

32815



Buenos Aires, diciembre 16 de 1987.-

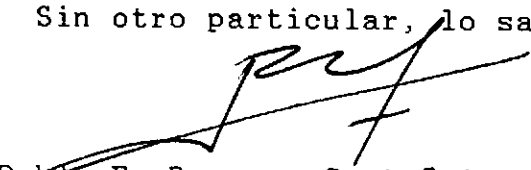
Al Senor
Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. Juan Jose Ciacara
S. / D.

De mi consideracion:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de adjuntarle el informe final del trabajo de investigacion "Caracteristicas especificas del trafico y comportamiento de factores publicos y privados en relacion a operaciones concretas de exportacion realizadas entre diciembre de 1983 y diciembre de 1986 por el Ramal C-14", al que alude el expediente 1062/06.-

Hago constar especialmente que dicha entrega se verifica un dia despues de la fecha prevista para ello por cuanto un imprevisto desperfecto en el suministro de energia electrica a mi oficina complico severamente y a ultimo momento la impresion definitiva del informe citado.-

Sin otro particular, lo saludo atentamente.-


Pablo E. Baccaro Castañeira

00322(2)
B11c
H 33
H 341 - H 32
H 311
F 3111
F 3113

INFORME FINAL

TEMA: Características específicas del tráfico y comportamiento de factores públicos y privados en relación a operaciones concretas de exportación realizadas entre diciembre de 1983 y diciembre de 1986 por el ramal C-14

PROVINCIA: Salta

RESPONSABLE: Pablo E. BACCARO CASTALEIRA

Expediente nro. 1062/06

INDICE

Marco General pag.	1
Aspectos de las exportaciones y produccion pag.	10
Exportaciones realizadas en el periodo pag.	22
Aspectos del Transporte pag.	39
Aspectos de los procedimientos y tramites pag.	55
Aspectos de las politicas nacionales pag.	59
Perspectivas y acciones del gobierno y empresariado de Salta pag.	66
Avances realizados y problemas subsistentes pag.	83
Sintesis final pag.	115



I.- MARCO GENERAL

La utilización del ramal C.14 del Ferrocarril Belgrano en función del establecimiento de un canal comercial a través de los puertos del Pacífico del Norte de Chile ha sido un objetivo repetidamente planteado en el pasado. Entre los estudios efectuados al efecto se destacan los realizados por el Consejo Federal de Inversiones entre las que cabe citar especialmente el denominado " Vinculacion Comercial del Norte Argentino con paises del Area del Pacifico, via Salta - Antofagasta "-

Dichos trabajos constituyen una completa descripción del cuadro en el cual se inserta la presente investigación y constituyen un antecedente necesario de la misma.-

A continuacion se revisan los aspectos generales que presentaba la cuestión, con anterioridad al período al que se refiere la presente investigacion.-

El nivel del tráfico hacia Antofagasta era reducido, factor cuya superación se visualizaba como conveniente para las respectivas regiones de Argentina y Chile. Respecto a la primera, porque la producción de bajo valor por tonelada no soportaba los gastos de traslado a puerto, en gran medida por las altas tarifas ferroviarias chilenas, perdiendose incluso la posibilidad de efectuar rotación de cultivos y a la segunda por la pérdida de la posibilidad de incrementar sus actividades portuarias y comerciales.-

En virtud de esto se estimaba conveniente:

- La concertación entre la Argentina y Chile de las políticas relativas; solicitar a las autoridades chilenas la revisión de las tarifas ferroviarias e inclusive en caso de que ello no sea posible, debido a los costos operativos de las empresas ferroviarias chilenas, que la empresa Ferrocarriles Argentinos estudie la posibilidad de recorrer el trayecto Salta - Antofagasta, realizando el tramo Socompa - Antofagasta por peaje, a favor del gobierno chileno.-

Otras medidas recomendadas eran que se estudien la posibilidades de la instalación de una estación de transferencia de cargas rápidas a granel en Olacapato, así como el posible desarrollo de una flota de camiones para recorrer el tramo Olacapato - Antofagasta y que Ferrocarriles Argentinos determine que sistema de operaciones resulta mas eficiente, a fin de establecer cual sería el flujo máximo de cargas que admitiría el ramal Salta - Socompa.-

Con respecto al ámbito portuario se señalaba que, la infraestructura portuaria del puerto de Antofagasta, no solo resulta adecuada a las necesidades de su tráfico corriente sino que la capacidad ociosa del mismo asciende de 800.000 a 1.000.000 de toneladas anuales.-

En relación a los costos se establecio que, a moneda constante, son sensiblemente inferiores respecto a los puertos alternativos argentinos, siendo susceptibles de reducirse en su conjunto hasta en un 30%.-

Respecto a los costos ocultos, considerados los mismos como aquellos que no integran la estructura de costos previsibles para operaciones normales, se determinó que los mismos no se producen en lo tocante a causas de infraestructura portuaria debido a la capacidad ociosa operativa y para almacenamiento. Tampoco se verifican por causas de la regulación normativa.-

Las causas climáticas no solo no son un factor generador de costos ocultos, atento la excelencia de las condiciones al respecto, con un mínimo de 13 grados y un máximo de 20 grados a lo largo de todo el año y con una precipitación anual promedio de 1,5 milímetros, todo lo cual permite operativos continuados, sino que además este factor permite operar con menores costos si se almacena la carga a cielo abierto.-

En relación a factores tales como la necesidad de operar en turnos o días inhábiles, la habilitación de elementos y equipos complementarios respecto de los disponibles por el buque en operaciones, etc., se estimó que, de verificarse estos supuestos, la incidencia sobre el costo final es menor, en el Puerto de Antofagasta, que en los puertos alternativos argentinos.-

En lo atinente a costos ocultos por causas económico-financieras el factor aparece relativizado por una mayor estabilidad monetaria y una menor variación de costos internos, en el caso chileno.-

La importancia de lo que antecede aparece remarcada por la evaluación que al mismo tiempo se realizara en relacion a los puertos argentinos y de conformidad a la cual, estos aparecen caracterizados por una capacidad operativa limitada en funcion del tráfico registrado, // en lo relativo a la infraestructura portuaria; un permanente incremento

en cuanto a los costos y finalmente una variedad de situaciones meteorológicas con incidencia sobre los costos normales.-

Del modo referido el puerto de Antofagasta aparecía como una alternativa a los puertos argentinos por sus características generales, entre las que descollaban, básicamente, sus costos y su capacidad ociosa.-

Ademas, se estimaba que, en el corto plazo, podian obtenerse reducciones en los costos operativos y portuarios. Citándose al respecto un posible descuento de aproximadamente un 40% en relacion a las exportaciones en caso de obtenerse habitualidad en el tráfico. Tambien se citaba, al respecto, a la introducción de tecnologia por parte del sector privado, como asimismo a los beneficios de una zona franca y otros, dentro de un contexto comprensivo de una significativa gama de variables sobre los cuales resulta factible operar a los fines de obtener mejoras en los costos, incrementando ademas y en su caso las capacidades operativas que aparecian ociosas.-

Con respecto al comercio susceptible de ser viabilizado por el puerto de Antofagasta, se observaba que los productos seleccionados, en primera instancia, se hallan dentro de los tradicionalmente exportados por la República Argentina, lo cual presenta como ventaja la posibilidad de planificar la producción con un aceptable grado de seguridad, redundando en ello una mayor firmeza en el crecimiento regional. Se visualizaba tambien la posibilidad de que el incremento de la actividad de este canal fuese incorporando, al mismo, el tráfico de otros productos.-

Toda vez que el desarrollo del canal comercial operaría sobre la

base de la producción cerealera, se planteaba la necesidad de estructurar y desarrollar el respectivo sector productivo, teniendo dicho desarrollo como objetivo, la obtención de mercados no tradicionales.

Dicho desarrollo, en atención a las características de esos mercados y a la competencia en torno a los mismos, debía realizarse incorporando un buen nivel tecnológico.-

Asimismo, se señalaba que el modelo de desarrollo de la Provincia de Salta aparece conformado por el efecto de la demanda externa. De este modo las decisiones que han llevado a su diseño son antes la resultante del efecto de la acción de los centros consumidores, internos y externos, y de los intereses de los exportadores que operan en función de estos, que la resultante de un proceso autónomo de fijación de políticas.-

Por lo contrario, el modelo de desarrollo propuesto debiera basarse en una planificación regional que, teniendo como objetivo la conquista de los mercados internacionales, permita alcanzar un mayor grado de autonomía en cuanto a la planificación de la producción y al manejo de los canales comerciales.-

Un requerimiento importante de estas tareas aparecía constituido por la necesidad de coordinar políticas entre organismos pertenecientes a distintas jurisdicciones. Basicamente cabe destacar que el gobierno de la Provincia de Salta carece de las competencias necesarias para instrumentar una parte importante de las políticas necesarias, correspondiendo las mismas al Gobierno Nacional.-

El volumen mínimo a viabilizarse por el canal comercial se estimaba en 600.000 toneladas por año, teniendo en cuenta el volumen canalizado por el puerto de Antofagasta y la conveniencia de que las cargas provenientes de la Argentina superen la mitad de este último a los efectos de mantener buenas condiciones para el tratamiento de las mismas.-

Las políticas necesarias a estos fines comprendían diferentes aspectos entre los que enumeran como principales:

- a) desarrollo de la producción e incremento de las áreas destinadas a ese efecto;
- b) aumento consiguiente de algunas capacidades entre las que se destaca, la necesidad de aumentar el número de silos;
- c) aumento de las actividades de promoción comercial en lo tocante a mercados internacionales;
- d) implementación de un régimen operativo y tarifario acorde con los objetivos por parte de los ferrocarriles;
- e) implementación de las políticas necesarias por parte del Estado Nacional y Provincial y una coordinación entre las mismas que incluya una comisión permanente con la participación de funcionarios de los principales organismos de ambos.-

Se señala que para que el sistema comercial entre en operaciones y el desarrollo de la infraestructura halle justificativo, es indispensable llevar a cabo una política general e integrada, que abarque y coordine todos los aspectos que de una forma u otra se encuentran comprometidos en el programa.-

Concretamente el modelo analizado en el estudio citado requería para su puesta en marcha las siguientes acciones que se estimaban inmediatas:

1) Incremento del desarrollo de la producción cerealera en el este de la Provincia de Salta. Este objetivo presuponia contar con la posibilidad por el productor de planificar la producción contando con condiciones aceptables de previsibilidad en cuanto continuidad y rentabilidad.-

En tal sentido se pensaba que la Junta Nacional de Granos llevase a cabo políticas de compra segura y puerto Seco en un plan a cinco años, lapso durante el cual podrían efectuarse proyectos tendientes a consolidar al sector productivo.-

2) La otra acción inmediata consistía en la reorientación de los flujos comerciales hacia los mercados consumidores del Pacífico.-

Una posterior síntesis y actualización de la Investigación citada, veía como un instrumento idóneo a la resolución 906/83. Se pensaba que esta medida era susceptible de generar la atracción de estructuras comerciales nacionales hacia la región. A la vez se estimaba que estas medidas serían útiles para reducir el déficit de la línea Salta - Socompa, lo que debía redundar en la aplicación por parte de los ferrocarriles de un nuevo sistema de operaciones y en una política promocional de tarifas.-

Además se preveía una retroalimentación en cuanto la política de reintegro y de transporte debía facilitar la aplicación de la acción propuesta para ser llevada a cabo por la Junta Nacional de Granos.-

Asimismo se señalaba la conveniencia de que el gobierno de la Provincia de Salta implementara regimenes promocionales para el desarrollo de silos, y otros con el objeto de atraer los capitales necesarios a la infraestructura comercial.-

Para el corto plazo se proponía básicamente:

1) El desarrollo de las comunicaciones de la Provincia de Salta que con el puerto de embarque es tambien con los mercados internacionales con lo cual presuponia la mejora del servicio telefonico y el telex y la instalacion de redes nuevas entre ellos y la consolidación de un servicio aereo entre Salta y el puerto Antofagasta.-

2) La instalación de un servicio de promoción comercial por la Secretaría de Comercio Exterior de la Nacion que concentrase los trámites de las exportaciones sirviendo de nexo entre la región y los agregados comerciales, detectase ofertas regionales para exportación, proporcionara información y nexo con los mercados difundiese técnicas de comercio exterior realizase estudios y propusiese una política de promocion de exportaciones regionales en el marco de la política nacional general.-

3) Incentivar e incrementar las investigaciones genéticas y productivas de cereales en el area del chacosaltéño.-

4) Incorporar en los planes de estudio de las carreras científicas la

materia Comercio Exterior de modo de proveer a la formación de los recursos humanos necesarios para la actividad a desarrollar.-

5) Expandir las zonas de riego bajo el modelo de la producción cerealera y empresario agropecuario integrado a fin de incorporar en mediano plazo las tierras que ofrezcan por hectarea el máximo volumen relativo de mercaderías susceptibles a comercializar por la vía en estudio.-

Respecto a la coordinación, a la planificación y a la toma de decisiones sobre estas políticas, se proponía la formación de una comisión de trabajo permanente que debía estar integrada por el Gobierno de la Provincia de Salta, la Secretaria de Comercio Exterior de la Nación, la Secretaria de Agricultura y Ganadería incluyendo la Junta Nacional de Granos, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos particularmente Ferrocarriles.-

Esta comisión debía estudiar, evaluar y proponer políticas de desarrollo de la región como así también las que caben dentro de cada jurisdicción.-

Respecto a la aplicación, puesta en marcha y supervisión de las políticas se proponía un ente de desarrollo regional, con orientación económica comercial tendiente a promover y forzar el desarrollo regional en el período de ruptura del modelo tradicional, para ir luego reduciendo sus actividades en el mediano plazo. De dar resultados esas políticas de corto plazo, para el mediano plazo se proponía entre otras medidas, realizar los estudios de un puerto franco para la República

Argentina sobre el Pacífico que fuese alternativo de Antofagasta y especializado en cereales; establecer líneas marítimas nacionales desde puntos del Pacífico hacia mercados de destino a fin de incrementar el ingreso de divisas al país en función de las exportaciones del mismo; desarrollar consorcios de exportaciones regionales a fin de facilitar una política de promoción de exportaciones susceptible de consolidar la posición de los productos argentinos en el exterior; etc. .-

Se preveía también que, para el largo plazo, las acciones debían trasladarse al sector privado restando para el estado nacional y provincial el poder de policía y las garantías del nivel de seguridad del sector exportador tanto en el país como en el exterior.-

II.- ASPECTOS DE LAS EXPORTACIONES Y DE LA PRODUCCION DE LA PROVINCIA DE SALTA

A continuación se incluyen los datos correspondientes a la composición de las exportaciones de la provincia de Salta al promediar el período en estudio y a la evolución de la producción de los principales rubros exportados.-

Al promediar el periodo en estudio, año 1985, la composicion de las principales exportaciones era la siguiente:

CAPITULO DENOMINACION N.A.D.E.	PRODUCTO PREDOMINANTE	MILLONES DE DOLARES
Hortalizas, legumbres, plantas raices y tuberculos alimenticios	Poroto	62,6
Cereales	Maiz	19,1
Tabaco	Tabaco claro en hojas	18,5
Productos quimicos inorganicos u organicos de metales preciosos, de elementos radiactivos, de metales de tierras raras y de isotopos	Borato y Perborato	12,6



CAPITULO DENOMINACION N.A.D.E.	PRODUCTO PREDOMINANTES	MILLONES DE DOLARES
--------------------------------------	---------------------------	------------------------

Frutas cítricas corteza de citrus y melones	Frutas Cítricas	5,6
---	-----------------	-----

Semillas y frutos oleaginosos, semillas, simientes y frutos diversos, plantas industriales y medicinales, pajas y forrajes	soja	9,1
--	------	-----

Azucares y articulos de confitería	Azucar en bruto, semirrefinada y refinada	2,8
--	---	-----

Sal, azufre, piedras, yeso cales y cemento	Borato de sodio (borax natural)	1,8
---	---------------------------------------	-----

Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	Alcohol puro	1,4
---	--------------	-----

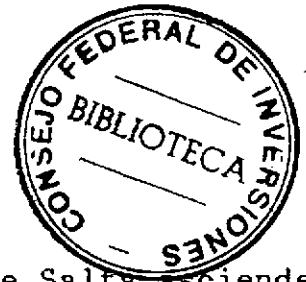
CAPITULO DENOMINACION N.A.D.E.	PRODUCTO PREDOMINANTE	MILLONES DE DOLARES
--------------------------------------	--------------------------	------------------------

Calderas, maquinas aparatos	Arados y otros artefactos	1
artefactos mecanicos	agricolas	

Otras exportaciones	Varios	4,8
---------------------	--------	-----

TOTAL		139,3
-------	--	-------

DATOS DE PRODUCCION



La superficie cultivada total de la provincia de Salta asciende a 370.000 has.-

La superficie estimada como potencialmente apta para el cultivo asciende a 2.334.000 has..-

En lo que respecta al total de la superficie cultivada en las provincias de Salta, Jujuy y Tucuman, la misma abarca 1.068.000 has.. La superficie potencialmente apta para el cultivo del conjunto de dichas provincias asciende a 2.819.000 has..-

El crecimiento potencial de la produccion agricola en el caso de materializarse los proyectos relativos al Rio Bermejo de una gran significacion, incrementandose en ese caso el problema de transporte a los mercados.-

En las páginas que siguen se señala la evolución del area sembrada y de la producción correspondiente al poroto que ha sido el principal producto exportado por el ramal en estudio.-

A continuación se expresa la evolución de las areas sembradas correspondientes a la caña de azucar, cítricos y otros productos.-

Por último se agregan los datos de producción correspondientes a los principales productos de la region del NOA al promediar el periodo en estudio.-

PROVINCIA DE SALTA: PRODUCCION DE CEREALES Y OLEAGINOSAS

MAIZ

CAMPANA	SUPERFICIE	PRODUCCION	RENDIMIENTO
81/82	64.450 Ha	161.000 Tn	2.498 Kg/Ha
82/83	63.350 Ha	171.000 Tn	2.700 Kg/Ha
83/84	70.500 Ha	205.000 Tn	2.908 Kg/Ha
84/85	82.000 Ha	238.000 Tn	2.902 Kg/Ha

SORGO

CAMPANA	SUPERFICIE	PRODUCCION	RENDIMIENTO
81/82	29.350 Ha	87.000 Tn	2.964 Kg/Ha
82/83	37.200 Ha	95.000 Tn	2.553 Kg/Ha
83/84	26.000 Ha	70.000 Tn	2.692 Kg/Ha
84/85	17.650 Ha	47.000 Tn	2.663 Kg/Ha

SOJA

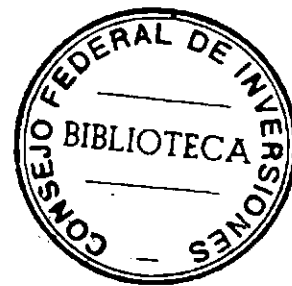
CAMPANA	SUPERFICIE	PRODUCCION	RENDIMIENTO
81/82	7.530 Ha	13.554 Tn	1.800 Kg/Ha
82/83	20.600 Ha	37.200 Tn	1.810 Kg/Ha
83/84	38.200 Ha	75.500 Tn	1.980 Kg/Ha
84/85	48.580 Ha	97.150 Tn	2.000 Kg/Ha

TRIGO

CAMPANA	SUPERFICIE	PRODUCCION	RENDIMIENTO
81/82	7.410 Ha	3.470 Tn	2.335 Kg/Ha
82/83	20.600 Ha	5.610 Tn	2.096 Kg/Ha
83/84	38.200 Ha	7.550 Tn	2.067 Kg/Ha
84/85	48.580 Ha	17.000 Tn	1.550 Kg/Ha

POROTO

CAMPANA	SUPERFICIE SEMBRADA	PRODUCCION
73/74	-	-
74/75	-	-
75/76	-	-
76/77	196.000	193.000
77/78	165.000	180.000
78/79	153.000	141.000
79/80	141.000	98.000
80/81	128.000	125.000
81/82	150.000	157.000
82/83	122.000	128.000
83/84	107.000	107.000
84/85	120.000	120.000
85/86 (X)	122.750	143.200



(X) Fuente: Junta Nacional de Granos

ANO 1981/82

PRODUCTO	SUPERFICIE SEMBRADA	PRODUCCION
AJI SECO	560	700
BANANA	1.770	53.000
CANA DE AZUCAR	21.000	1.404
COMINO	615	300
GARBANZO	680	400
MANDARINA	840	16.000
NARANJA	2.720	46.000
PIMIENTO	965	16.000
POMELO	1.846	35.000
TABACO	1.355	1.800
TABACO BURLEY	2.570	2.900
TABACO VIRIGINIA	12.190	17.000
TOMATE	2.590	69.000

ANO 1982/83

PRODUCTO	SUPERFICIE SEMBRADA	PRODUCCION
AJI SECO	640	700
BANANA	3.000	90.000
CANA DE AZUCAR	23.500	1.355
COMINO	615	300
GARBANZO	680	700
MANDARINA	700	12.000
NARANJA	2.550	46.000
PIMIENTO	1.200	15.000
POMELO	1.780	37.000
TABACO	1.370	1.700
TABACO BURLEY	2.910	3.400
TABACO VIRIGINIA	14.000	19.000
TOMATE	2.540	61.000

ANO 1983/84

PRODUCTO	SUPERFICIE SEMBRADA	PRODUCCION
AJI SECO	500	700
BANANA	41.000	123.000
CANA DE AZUCAR	22.150	1.400
COMINO	180	150
GARBANZO	3.700	2.700
MANDARINA	760	1.000
NARANJA	2.645	48.000
PIMIENTO	670	7.000
POMELO	1.800	36.000
TABACO	1.150	1.500
TABACO BURLEY	2.240	2.500
TABACO VIRIGINIA	12.490	16.500
TOMATE	2.170	58.000



ANO 1984/85

PRODUCTO	SUPERFICIE SEMBRADA	PRODUCCION
AJI SECO	450	700
BANANA	4.500	125.000
CANA DE AZUCAR	21.300	1.310
COMINO	165	140
GARBANZO	6.000	65.000
MANDARINA	800	13.000
NARANJA	2.600	53.000
PIMIENTO	1.255	17.000
POMELO	1.900	4.000
TABACO	1.300	1.870
TABACO BURLEY	700	1.030
TABACO VIRIGINIA	10.250	13.500
TOMATE	2.400	69.000

La Region NOA : Produccion de cultivos principales - 1984/1985 -

(en miles de toneladas)

PROVINCIAS	CANA DE AZUCAR	LIMONES	POMELOS	NARANJAS
SALTA	1310,00	24,40	39,90	52,60
JUJUY	3672,90	16,50	9,70	55,10
TUCUMAN	8707,30	320,00	23,20	71,40
TOTAL	13690,20	360,90	72,80	179,10

PROVINCIAS	M A I Z	S O J A	T R I G O	POROTOS	TABACO
SALTA	238,30	97,20	15,60	120,50	16,5
JUJUY	13,90	0,30	2,40	14,10	21,10
TUCUMAN	96,30	166,30	96,10	12,90	6,40
TOTAL	348,50	263,80	114,10	147,50	44,00

FUENTE:Secretaria de Planeamiento.

MEJORAS EN LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO

Se visualiza como positiva respecto a los problemas de acopio existentes, la construcción de plantas particulares, destacándose varias plantas que supliera las necesidades de zonas que estaban deficientemente servidas, así las construidas en Joaquín V. Gonzales, Piquete Calado, Las Lajitas, Coronel Cornejo, San Pedro de Jujuy, Pampa Blanca, Pichanal y dos plantas en Campichuelo.-

Respecto a esta cuestión, la Junta Nacional de Granos, que cuenta con silos en Rosario de la Frontera, Metán, Gaona y El Galpón todos con 2.000 toneladas, informa que está construyendo los siguientes: Baldivian, con una capacidad de 5.000 toneladas; Pichanal con idéntica capacidad; Gaona, ampliación de la capacidad a 5.000 toneladas y Metán con una capacidad de 5.000 toneladas.-



III.- EXPORTACIONES REALIZADAS EN EL PERIODO BAJO EXAMEN

Hacia 1984 son notables las gestiones llevadas a cabo por el gobierno de la Provincia de Salta a los fines de incrementar el transporte por via del ramal C.14. Las gestiones que se realizan ante los poderes públicos aparecen encabezadas por el propio gobernador Roberto Romero. El gobierno provincial en lo tocante a los ferrocarriles venia insistiendo basicamente en un mejor tratamiento para el tráfico que incluyera una mejor suplencia de vagones. A nivel nacional se evidencia tambien el interes del Ministerio de Obras y Servicios Publicos.-

Estas tendencias en la politica general parecen haberse evidenciado en el ferrocarril el cual procura con especial interes, en el periodo en estudio, mejorar su nivel de servicio en el ramal C.14. Las prioridades de transporte son fijadas en parte por efecto de medidas de tipo politicas. En ferrocarriles se observa que en un momento la decision política ha favorecido el trafico que nos ocupa.-

Este mayor interes de los sectores públicos tendra una materialización concreta al realizarse un operativo piloto de transporte en 1985. En ese momento la empresa ferroviaria realiza una programacion especial otorgando las prioridades necesarias y en aproximadamente 45 dias realiza el trafico sin inconvenientes dignos de mencion. Cabe señalar, que en este caso, la empresa ferroviaria coparticipó en la planificación del operativo cuya finalidad manifiesta era la de realizar estudios necesarios para la concreción de un eje de transporte.-

En orden a indagar la deteccion de problemas y particularidades

específicas del transporte en estudio por las partes intervinientes en las operaciones respectivas resulta de sumo interes la operación realizada en junio de 1985 y sobre la que se expone a continuación. Cabe destacar asimismo que esta operacion resulta demostrativa de un esfuerzo por coordinar acciones respecto al eje estudiado por parte de los Gobiernos Nacional y Provincial.-

En el origen de la operacion se encuentra un acta suscripta con fecha 13 de Junio de 1985 por los representantes de la Direccion de Comercio de la Provincia de Salta, el Ferrocarril del Norte de Chile, el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, Ferrocarriles Argentinos, la Junta Nacional de Granos y el Comite de Coordinacion de Transporte de Granos. Aunque el representante de la Secretaria de Agricultura y Ganaderia de la Provincia de Tucuman no estuvo presente en el acto de suscripcion del acta, participo de las negociaciones.-

La reunion de que da cuenta esta acta y segun sus mismos términos tuvo por finalidad establecer las bases de un programa de exportacion de 20.000 toneladas de soja a traves del Puerto de Antofagasta (Republica de Chile) producidas en las provincias del NOA y destinadas a los Estados Unidos de Mexico, en concordancia con los lineamientos del Acta suscripta por el Señor Ministro de Obras y Servicios Publicos y el Señor Gobernador de la Provincia de Salta con fecha once de enero de 1985, lo que permitio acordar que:

- El transporte al Puerto Antofagasta se realizara por ferrocarril a cuyos efectos los representantes de las empresas Ferroviarias de Argentina y Chile, ratifican el programa de servicio convenido por el Acta de fecha doce de septiembre de 1983 entre el Ferrocarril del Estado de Chile y Ferrocarriles Argentinos.

- El programa de transporte ferroviario se desarrollara entre el veintiocho de junio y el diecisiete de agosto de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Dos trenes por dia - de Lunes a Sabados y uno el Domingo - con origen en la Ciudad de Salta, considerando cinco semanas de transporte efectivo.

b) Prioridad de este trafico sobre cualquier otro servicio.

c) Afectacion por parte de Ferrocarriles Argentinos de docientos vagones para transporte a granel (tolva granelero).

d) Aplicacion del convenio bilateral vigente para el aporte de unidades adicionales de carga por parte de Ferrocarriles del Estado de Chile hasta un máximo de 100 unidades.

e) Material de tracción y demas recursos (humanos y materiales) asegurados por el responsable de cada tramo ferroviario.

- Las Provincias de Salta y Tucuman garantizaran el maximo apoyo al programa ferroviario aludido para concretar las acciones previstas y salvar los inconvenientes provocados por factores climaticos, mermas de otros servicios u otros incovenientes que puedan surgir durante el desarrollo del mismo.

- Dichas provincias, ademas, tendran a su cargo las tareas de coordinacion y enlace en combinacion con el Comite de Transporte de

Granos, participando en las tareas de análisis y estudio vinculadas con el proyecto.

- La Junta Nacional de Granos se compromete a asegurar, la disponibilidad de los granos en los centros de acopio a ser definidos para realizar los despachos en tiempo y forma.

- El cumplimiento del programa de exportación de estas 20.000 toneladas destinadas a los Estados Unidos de Mexico se inserta en el marco de la factibilidad operativa y economica - financiera de la utilizacion del Puerto de Antofagasta, a cuyos efectos se conviene colaborar entre las partes en el desarrollo del programa de actividades Anexo al Acta, acordandose que la coordinacion del mismo sea realizada a traves del Comité de Coordinacion del Transporte de Granos.

Es sumamente importante destacar que esta operacion reviste importancia, mas alla de su volumen, porque en el marco de la misma se programaron acciones tendientes a la determinacion de aspectos vinculados con la factibilidad operativa economica-financiera de la capacidad de exportacion de granos por el Puerto de Antofagasta. Y es asi que las actividades contenidas en el programa del Anexo al Acta detallada mas arriba se encaminan al doble proposito de facilitar la operacion prevista y contar con un informe detallado destinado a la habilitacion de un eje permanente de transporte que permita la comercializacion de granos, entre otros, por el Puerto de Antofagasta.-

En los programas en que siguen se detallan los calculos efectuados por Ferrocarriles Argentinos en torno a los costos y beneficios de la operacion, asi como la correspondiente evaluacion económica de dicha empresa.-

OPERATIVO SOJA

Costo Marginal (australes)

JULIO 1985

1) INSUMOS

1.1. Locomotora de Linea

1.11- Combustible	128.572,420
1.12- Aceite	5.828,650
1.13- Servicio de agua	225,921

	134.626,991
1.2. Locomotora de maniobra y vehiculos	994,902

	135.629,991

2) TRIPULACION TRENES

2.1. Viaticos y horas extras conduccion	28.727,995
2.2. Viaticos y horas extras guardas	12.629,166
2.3. Sueldos y bonificaciones 24 guardas adicionales	10.466,990

	51.887,151

3) MANTENIMIENTO DE TREN RODANTE

3.1 Conservacion locomotoras y vehiculos	22.700,27
3.2 Viaticos y horas extras material tractivo y remolcado	2.443,80

	25.144,07

4) MANTENIMIENTO DE VIA Y OBRAS

4.1 Personal	5.891,802
4.2 Materiales y otros gastos	3.970,320

	9.862,122

5) ESTACIONES

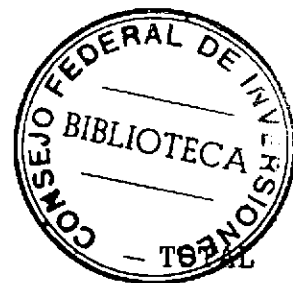
5.1 Horas extras personal	1.953,360
5.2 Materiales y otros gastos	1.119.792

	3.073.152

TOTAL GENERAL:	225.588,388
----------------	-------------

OPERATIVO SOJA

Costo Variable sin amortización
(En australes, a precios de julio 1985)



CONCEPTO	ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	
Combustible Loc.Linea	1.916,780	13.874,930	112.780,710	128.572,420
Lubricantes Loc.Linea	153,590	855,230	4.819,830	5.828,650
Conduccion	4.230,315	20.968,240	83.494,025	108.692,580
Guardas	1.118,844	7.902,347	37.982,664	47.003,855
Mantenimiento Loc.y Vehic. Insumos loc.maniobras y vehic.y Serv.Agua Loc. titular	2.949,924	14.810,690	59.974,888	77.735,502
Vias y Obras	1.026,868	3.528,551	35.436,168	39.991,875
Estaciones	759,987	6.845,407	37.416,168	45.021,562
SUBTOTAL	12.156,308	68.785,395	317.904,741	452.846,844
Viaticos y Hs.Extras Mat. Remolcado y Tractivo				2.443,800
TOTAL				455.299,244

Vagones-Km.cargados	22.950,5	129.601,1	379.022,2	531.573,8
Costos s/A por Vag.Km	0,534272	0,535344	0,985819	0,856495
Carga Neta por Vag.(ton)	34,1	34,1	34,1	34,1
Costo s/A por Tn.Km	0,015668	0,015699	0,028910	0,025117

REFERENCIAS:

ZONA 1: La Cocha-Los Ralos-Las Cejas-R. de la Frontera-Metan
ZONA 2: Las Lajitas-Metan-Pampa Blanca-Guemes
ZONA 3: Guemes - Socompa

EXPORTACIONES DE SOJA
A MEXICO VIA ANTOFAGASTA
-PRODUCIDOS-

Suponiendo carga neta constante de 34,1 ton. por vagón da a continuación el detalle de los ingresos por la estación de origen calculados por la Gerencia Comercial (Dpto. de Estudios, Cargas y Tarifas)

ORIGEN	CANTIDAD DE VAGONES	TONELADAS DESPACHADAS	TARIFA (A/TON)	INGRESO BRUTO (A)	INGRESO NETO (A)(1)
Pampa Blanca	50	1.705	11,224	19136,9	16840,5
Las Lajitas	415	14.151,5	14,368	203328,8	178929,3
J. V. Gonzalez	51	1.739,1	13,844	24076,1	21187,0
Las Cejas	18	613,8	15,154	9301,5	8185,3
Los Ralos	36	1.227,6	15,154	18603,1	16370,7
La Cocha	26	886,6	16,464	14597,0	12845,4
R. de la Frontera	18	613,8	13,058	8015,0	7053,2
Total	614	20937,4	-	297058,4	261411,4

(1) Bonificación 12% tren completo

FUENTE:

Ferrocarriles Argentinos. Gerencia Organizacion y Sistemas. Depto Costos

EVALUACION ECONOMICA

COSTO VARIABLE MEDIO:

El costo variable medio del operativo de soja fue de 0,025117 A/ton-Km. (sin amortizacion) y de 0,030087 A/tn-Km. con amortizacion contable.

Si comparamos estos valores con los valores medios del servicio de carga de la Linea Gral. Belgrano: 0.012542 A/tn-Km. (sin amortizacion) y 0,016003 A/tn-Km. (con amortizacion contable) se observa que el costo medio fue aproximadamente el doble del promedio de la Linea.

Si analizamos por zona el costo del operativo vemos la principal influencia que ha tenido en las cifras totales el transporte en el ramal C.14 (Guemes - Socompa) ya que se tiene: Zona 1: 0,015668 A/ton-Km.

Zona 2: 0,015699 A/ton-Km.

Zona 3: 0,028910 A/ton-Km.

Esta primera conclusion podria llevarnos a pensar en la no conveniencia de su realizacion, pero en realidad deben comparar incrementos de gastos con incrementos de ingresos para poder llegar a una conclusion valedera.

ESTABILIDAD REAL

El incremento de gastos se ha analizado en el desarrollo del estudio del costo marginal de este operativo llegando a la cifra total de 225.588,388 A.

El producido por este transporte, segun lo analizado, asciende a 261.411,4 A.

Cabe plantearse el interrogante acerca de si la comparacion directa de estas dos cifras da como resultado la rentabilidad buscada.

Ello es valedero unicamente si como resultado de la realizacion del operativo en estudio no se produjo la desatencion de otros transportes, con lo que hubiese producido una reduccion de ingresos aqui no considerados.

Al respecto fue consultado el Depto. de Transporte de la Linea Gral. Belgrano el que certifico que por la realizacion del operativo soja no se produjo ninguna merma en el resto del transporte por lo que se puede considerar al producido del transporte de soja como incremento real de ingresos en la Linea Gral. Belgrano.

Efectuada la consideracion anterior comparando directamente costos marginales e ingresos se llega a:

Producido	216.411,4 A
-----------	-------------

Costo Marginal	255.588,4 A
----------------	-------------

Rentabilidad	+ 35.823 A
--------------	------------

En el operativo de 1985 se transporto principalmente soja posteriormente cobro relevancia el trafico de poroto. Comenzando un periodo interesante pues sera el de mayor actividad del ramal.-

Asi en 1986 se realizan una serie de operativos de importancia

detállándose a continuación las características generales de las principal, la exportacion de 56.200 toneladas de porotos con destino a Mexico:

OPERATIVO	TONELADAS	VAGONES	FECHA INICIO	DURACION
PRIMERO	12.800	333	12/06	20 dias
SEGUNDO	14.800	376	13/07	27 dias
TERCERO	16.500	387	23/09	34 dias
CUARTO	12.100	297	25/10	30 dias

En cuanto a la procedencia del producto en gran parte se cargó en Rosario de la Frontera, parte en Metan y en menor medida provino de Tucuman. El programa dividio el transporte en partidas. Se procuraba dotar al transporte de continuidad, a la vez que establecer un programa de posible cumplimiento para la empresa ferroviaria.-

El transporte fue convenido por los exportadores con el ferrocarril conforme estas pautas. Esto se convino en Buenos Aires.-

El programa de transporte normal hacia Antofagasta incluye un total de seis trenes semanales. Pero en este momento se programaron siete trenes adicionales al ramal. Se agrega que, en algunos dias y aisladamete se llegó a correr un tercer tren.-

De este modo el incremento habido en el tráfico durante 1985 no solo se sostiene sino que se eleva en 1986. Es interesante senalar que el factor climático no incidió de manera desfavorable a este respecto.-

DETALLE DEL TRAFICO DEL RAMAL

En lo que respecta al tráfico del ramal en carga transportada hacia Chile las cifras y su evolucion son las siguientes:

En el rubro azucar se transportaron, 5.706 toneladas en el año 1984; 10.387 toneladas en el año 1985 y 5.868 en el año 1986.-

No se observa en esta mercaderia una evolución, en cuanto a la carga transportada, con respecto a los tres años anteriores toda vez que las cifras para los mismos son las siguientes: 15.266 toneladas para 1981; 15.257 para 1982 y 22.365 para 1983.-

Respecto al arroz lo transportado en el período asciende a 3.399 toneladas en 1984; 4.394 toneladas en 1985 y 5.351 toneladas en 1986.-

Esto representa un incremento respecto a los volúmenes transportados en el período inmediato anterior donde las cifras fueron 2.638 toneladas en 1981; 1.701 toneladas en 1982 y 4.791 toneladas en 1983.-

De papel se transportan 1.655 toneladas en 1984; 110 toneladas en 1985 y 831 toneladas en 1986. En lo que respecta a los tres años anteriores se había registrado 52 toneladas transportadas en 1982.-

De carne enfriada se transportaron: 41 toneladas en 1985 y 123 toneladas en 1986.-

En los tres años anteriores se habian movilizado 260 toneladas en 1981 y 188 en 1982.-

En referencia a los cítricos se transportaron 868 toneladas en 1984 y 796 toneladas en 1986.-

En el trienio anterior se transportaron 4.672 toneladas en 1981; 4.833 en 1982 y 1.930 en 1983.-

De estaño, plata y acero se transportaron 4.790 toneladas en 1985 y 9.772 en 1986.-

En el período anterior se transportaron 5.807 toneladas en 1981; 1.233 toneladas en 1982 y 930 toneladas en 1983.-

De harina se transportaron 1.080 toneladas en 1984.-

En el trienio inmediato anterior al periodo en estudio se transportaron: 2.278 toneladas en 1982 y 2.095 toneladas en 1983.-

De mercaderias varias se transportaron 3.720 toneladas en 1984, 3.717 toneladas en 1985 y 4.362 toneladas en 1986.-

En el trienio anterior se transportaron 655 toneladas en 1981; 2.146 toneladas en 1982 y 2.710 toneladas en 1983.-

Las relaciones entre las cifras que anteceden permiten apreciar

mejor lo significativo de incremento experimentado por el tráfico de granos y porotos en el periodo en examen.-

A este respecto se transportaron 20.691 toneladas en 1985 y 72.481 toneladas en 1986.-

En el trienio inmediato anterior se transportaron 5.529 toneladas en 1981; 3.097 en 1982 y 2.729 en 1983.-

Este ultimo rubro es el que determina que el incremento del tráfico total del ramal que fue, en el periodo estudiado, de 166.122 toneladas, haya estado en el orden del 61% con respecto al trienio anterior que registra un total de 103.162 toneladas. Debe verse al respecto que las cifras totales del año 1986 se acercan al total del trienio anterior.-

Sobre estas cifras puede adelantarse que el énfasis puesto por las autoridades nacionales, provinciales y el empresariado en la utilización del ramal se refleja en la evolución del tonelaje transportado.-

Las cifras citadas así como la composición y volumen de las mercaderías transportadas por el ramal en estudio, aparecen ordenadas en los cuadros que siguen.-

TRAFICO INTERNACIONAL CON CHILE - EMPALME SOCOMPA

DESPACHADO A CHILE

PRODUCTO	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Azucar	15.266	15.257	22.365	5.706	10.307	5.868
Arroz	2.638	1.701	4.791	3.399	4.399	5.351
Granos y poroto	5.529	3.097	2.729	-	26.691	72.481
Papel	-	52	-	1.655	110	831
Carne enfriada	260	188	-	-	41	123
Citricos	4.672	4.833	1.930	868	-	769
Estano, Plata y Acero	5.807	1.233	930	-	4.790	9.772
Harina	-	2.278	2.095	1.080	-	-
Varios	655	2.146	2.710	3.720	3.717	4.362
Totales	34.827	30.785	37.550	16.428	50.135	99.557

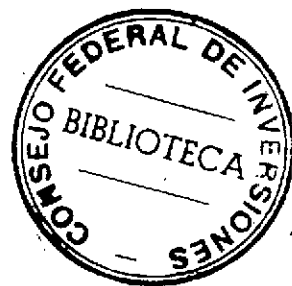
RECIBIDO DE CHILE

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
PRODUCTO						
Cobre	3.961	21.062	16.050	12.984	13.166	30.659
Abonos	5.700	6.120	3.300	5.673	2.980	2.624
Cemento	-	-	-	-	-	-
Contenedores	68	121	51	5	55	146
Varios	735	203	216	269	123	1.259
Totales	10.464	27.506	19.617	18.938	16.330	34.388

A continuacion se efectua un detalle puntual de las exportaciones de soja y poroto ejecutadas en los anos 1985 y 1986 incluyendo los mercados a que fueron destinados.-

Detalle de las exportaciones realizadas en 1985.-

MERCADERIA	DESTINO	TONELADAS
POROTO NEGRO	MEJICO	3.000
POROTO ALUBIA	MOZAMBIQUE	2.100
POROTO ALUBIA	FRANCIA	234
POROTO ALUBIA	BELGICA	306
POROTO COLORADO	PANAMA	180
SOJA	MEJICO	17.626



Detalle de las exportaciones realizadas en 1986.-

MERCADERIA	DESTINO	TONELADAS
POROTO COLORADO	NICARAGUA	3.602,977
POROTO COLORADO	PANAMA	395,900
POROTO COLORADO	FRANCIA	17,710
POROTO NEGRO	MEJICO	56.602,170
POROTO ALUBIA	BELGICA	305,890
POROTO ALUBIA	ESPANA	1.164,640
POROTO ALUBIA	FRANCIA	1.403,830
POROTO ALUBIA	INGLATERRA	18,000
POROTO ALUBIA	ITALIA	1.559,526
POROTO ALUBIA	IRAK	2.836,995
POROTO ALUBIA	JORDANIA	200,000
POROTO ALUBIA	PANAMA	197,479
POROTO ALUBIA	PORTUGAL	1.196,200
MAIZ	NICARAGUA	500,008

CARGAS ARGENTINAS MOVILIZADAS POR EL PUERTO DE
ANTOFAGASTA

El crecimiento de la importancia de las cargas argentinas movilizadas por el puerto de Antofagasta en el trienio en estudio (1984-85-86) frente al trienio inmediato anterior es evidente en la mera comparacion de las cifras. Asi cabe el tonelaje movilizado en el ultimo año de aquel es varias veces superior a la suma total de tonelaje movilizados entre 1981 y 1983 segun puede verse a continuacion.-

Tonelajes de carga argentina movilizados a traves
del Puerto de Antofagasta:

ANO	TONELADAS
1981	9.479
1982	1.603
1983	1.151
1986	86.807

Detalles de las cargas argentinas movilizadas en
1986:

PRODUCTO	TONELADAS
Maiz	500
Papel	550
Porotos	71.518
Estructuras	14.239

IV.- ASPECTOS DEL TRANSPORTE

1.- EL RAMAL C.14

Se trata de un ramal que incluye extraordinarios obras de ingeniería ferroviaria.-

Sus características generales son las siguientes:

a) Se trata de un ramal de 571 km. de trocha métrica correspondiente a la línea de ferrocarril Belgrano. Después de transponer los Andes encuentra en el paso fronterizo de Socompa su continuidad con la línea ferroviaria chilena, también trocha métrica, accediendo al Norte de Chile y consecuentemente a los puertos sobre el Pacífico Antofagasta, Mejillones, Tocopilla, Iquique, etc.-

b) El cruce del macizo andino se hace en territorio argentino a través de tres obra de "abras": el Abra Munano (400 m. y por el cual se accede al Altiplano); el Abra Corrillos (4475 m., el punto más alto entre Salta y Antofagasta); y el Abra Chunculaqui (4248 m.). Se cruza la frontera por el Paso de Socompa - uno de los más bajos, 3866 m. - aun cuando internamente y en Cordillera uso otros pasos (en especial, el paso Navarro para llegar a Tolar Grande bordeando Sierra de Marcon).-

c) La rampa determinante es del 2,5%.-

d) Las curvas más reducidas en general oscilan entre los 150 m. y los 200 m. de radio.-

e) Tiene obras de arte excepcionales. Cuenta con 13 Viaductos (con una

longitud total de 1255,6 m.), con 33 puentes con una longitud total de 730 m., con 21 tuneles (con una longitud de 3233,6 m.), con 7 cobertizos de un largo total de 401,5 m.

Considerando solamente estas obras de arte mayores se tiene una longitud total de 5620,7 m. Tiene 2 zig-zags o via en retroceso (Alisal y Chorrillos), y 2 "rulos" ubicados entre Meseta y Diego de Almagro.-

f) En casi todo su recorrido cuenta con rieles de 37 kg/m. y 1500 durmientes/km.-

En general se distinguen dos sectores: el PRIMER SECTOR ubicado entre Campo Quijano y el Desvio Km. 1369 (operativamente entre Salta y Olacapato), y el SEGUNDO SECTOR entre el Km. 1369 y Socompa.-

El PRIMER SECTOR tiene practicamente la totalidad de las obras de arte, con una diferencia altimétrica entre sus extremos o picos de 2955 m., con una rampa determinante (R.D.) ascendente del 2,5% y cuenta en su recorrido con las Abras de Munano y de Chorrillos, y con los dos rulos y los 2 zig-zags: precisamente la "cola" del zig-zag de Chorrillos con una longitud libre de 270 m. es la que produce la limitación en la longitud de los trenes. Su habitualidad de circulación (Hab.) se reduce por la influencia de las lluvias y de los deslizamientos de laderas.-

En cambio, el SEGUNDO SECTOR tiene solamente 2 tuneles, una diferencia altimétrica de 984 m., una R.D. ascendente del 2,0%, y por obras de arte no hay limitación en la longitud de los trenes. Su Hab. está reducida por la nieve.-

La Frecuencia (F) máxima teórica en los sectores, a hoy, alcanza 8 trenes ascendentes y a 8 trenes descendentes por día, pero este valor es posible aumentarlo. El actual Itinerario de Trenes contempla semanalmente la corrida de 1 tren mixto entre Salta - Socompa (1721/1722), de 7 trenes entre Salta - Salar de Pocitos (7161/7162), de 6 trenes entre Salta - Socompa (7167/7168), y de 7 trenes condicionales Salta - Socompa (5697/5698).-



PERSPECTIVA GENERAL DEL FERROCARRIL

OFERTA DE TRANSPORTE

Desde una perspectiva general el ferrocarril considera que la oferta del transporte satisface la demanda actual.-

Se señala que, ferrocarriles ha procurado suplir los requerimientos de servicio, ha volcado incluso y en algunos casos, vagones de entre los mas nuevos con los que cuenta. Esto último ha dado agilidad al transporte, en los casos en que se ha hecho, al evitar la detención en Guemes que requieren los trenes mas antiguos a los fines de su revisión y reparación.-

Asimismo se sostiene que, en lo que respecta a la frecuencia de los trenes las condiciones operativas del ramal son adecuadas a la actual demanda. A esto cabe agregar que si fuese necesario aumentar en modo importante dicha frecuencia existen estudios de nuevos desvíos de cruces que harian posible, a bajo costo, aumentar la frecuencias en mas de un 50%.-

Pero esta percepción ~~no~~ compartida plenamente por todos los exportadores. Desde la perspectiva de estos hay problemas subsistentes para conseguir que ferrocarriles transporte la mercaderia dentro del plazo necesario.-

La cuestión estriba en que la suplencia de vagones por el ferrocarril se optimiza en la medida en que el embarque sea del volumen suficiente como para justificar se programe especialmente su transporte. Inversamente volúmenes menores experimentan dificultades

para su traslado por el ferrocarril.-

La información que proporciona el ferrocarril y que parece responder a lo sucedido en los años '85 y '86 debe ser comprobada y analizada en función de los datos y manifestaciones proporcionan productores y exportadores. En principio aparecen problemas de suplencia con antelación a esa fecha, así como también subsisten problemas en el caso de aquellas exportaciones que por su volumen no llegan a permitir requerir una suplencia especial por los ferrocarriles en el ramal.-

A partir de los mismos ferrocarriles es posible notar la diferencia de opinión y trato con respecto a las operaciones de mayor volumen.-

Se reconoce que existen desfases en algunos casos. Los mismos se adjudican a los altibajos de la demanda. Se señala que la misma presenta picos pronunciados en los que los plazos son además perentorios. Al mismo tiempo se señala que los problemas no están en la oferta de transporte sino en la conveniencia de que la zona incremente su demanda hasta establecer un canal comercial regular.-

Se manejan alternativas para incrementar el servicio en caso de un incremento notable de la demanda: correr trenes con el doble del tonelaje del actual mediante el uso de dos locomotoras por tren, aumentar la frecuencia de trenes hasta la máxima actual y en su caso, como se ha dicho más arriba aumentar la máxima frecuencia actual, aumentar en fin, la habitualidad de la circulación. Sin duda estas alternativas necesitarán del aumento del parque tracción y del remolcado.-

En síntesis el ferrocarril considera que ha suplido las necesidades que se han producido en el periodo como consecuencia del notorio incremento en la actividad del ramal habida principalmente en los años 1985 y 1986 y que podría hacer frente a las necesidades que implicase un canal comercial regular a la vez que considera que al cobrar mayor relevancia este tráfico se incrementaría el esfuerzo del ferrocarril. Desde esta perspectiva incluso se insiste en que hay una mayor facilidad para coordinar el servicio en operativos de transporte de grandes tonelajes que en pequeñas exportaciones.-

ACCIDENTES CLIMATICOS Y MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL PERIODO BAJO EXAMEN

En temporada estival el sector se ha visto afectado por derrumbes de cerro especialmente entre Campo Quijano y G. Sola con interrupciones que no van mas alla de las cuarenta y ocho horas.-

El resto del año hay interrupciones como consecuencia de las nevadas principalmente en la zona de Talar Grande por periodos que guardan relacion con las dimensiones de la tormenta. Estas interrupciones sin embargo no son conceptualizadas como importantes por el ferrocarril para el periodo en estudio.-

Se señalan, como factores que han introducido mejoras al respecto, la incorporación de un barrenieue semiautomático y la realización de voladuras de dos sectores de cerro donde se encajonaba la nieve, como asi tambien algunas correcciones y mejoras en la vias.-

En lo que respecta la barrenieue, se trata de un artefacto fabricado por el ferrocarril en sus talleres de Tafi Viejo. El mismo

reduce notablemente el tiempo de trabajo de los arados que se usaban anteriormente y que a diferencia de esta máquina, que vuelca nieve por sí, obligaban a terminar la tarea de barrido utilizando palas lo cual aumentaba la duración de las interrupciones o cortes motivados por la nieve.-

Entre las tareas mas importantes realizadas sobre la via se destaca que con el objeto de mejorar las condiciones en el zigzag de Chorillos, la longitud del cual determinaba para los trenes una longitud máxima de 18 vagones, se efectuaron tareas tendientes a alargar la cola del mismo. Dichos trabajos, realizados en los ultimos años han incrementado la operatividad a 21 vagones.-

Asimismo se han efectuado trabajos para reducir el riesgo de la trepada y en tal sentido se han introducido reformas en la via tendientes a la eliminación de la via trinchera.-

Por fin se destaca como significativo que, en alguna ocasión, el ferrocarril argentino en caso de gran nevada ha podido llegar antes que el chileno a Socompa. Debe tenerse en cuenta que, en general, el chileno, en estos casos, siempre llega primero porque la nieve afecta menos el tránsito en ese sector. Este hecho parece ilustrativo de un aumento en la eficacia de los metodos de los ferrocarriles argentinos para aventar la incidencia negativa del factor climatico.-

CICLO DE ROTACION DE VAGONES

Respecto al ciclo de devolucion de los vagones Ferrocarriles esta satisfecho con la duración del mismo en el período.-

Se ha llegado a un promedio de rotación del vagón, de punta a punta de once días compuestos por siete días en los 750 kilómetros en territorio argentino y cuatro días para los 535 kilómetros en territorio chileno.-

Si se considera la distancia que el ciclo total implica con mas la entrada a puerto, la carga y descarga, etc., el promedio resulta aceptable. Comparativamente se señalo que de Ledesma a Buenos Aires se estaba operando en el orden de los dieciseis días en el promedio de rotación.-

El promedio resulta tambien aceptable si hacemos un ejercicio ejemplificativo con un cargio efectuado 200 kilómetros al sur de Salta, con los problemas normales, relevo de personal, intercambio de tren, etc., cargar en Rosario de la Frontera, ir a Metan, intercambiar transporte en Guemes, y de Guemes a Socompa, intervención de aduanas en Socompa, donde el procedimiento se estima aceptable, sin perjuicio de lo cual debe arribarse en horario, esto es, entre las siete y las diecinueve horas porque de lo contrario se pierde detenido el lapzo hasta las siete horas del día siguiente y agregamos que luego debe funcionar la sincronización con la parte chilena de modo que esten los elementos para retirar el tren.-

Los ferrocarriles destacan que esto se ha logrado con un ciclo de rotación aceptable. Sin embargo se destaca asimismo que el necesario ritmo de tareas es en mayor medida susceptible de ser alcanzado en operativos de mayor volumen que en tráficos pequenos. Se acota que los factores intervinientes en operativos de importancia tienden a volcar mayores esfuerzos para lograr continuidad y se obtiene mayor

regularidad de circulacion.-

LIMITACIONES Y MEJORAS INTRODUCIDAS Y PROYECTADAS

A continuación se profundiza en las limitaciones técnicas particulares del ramal así como también en las mejoras introducidas y proyectadas durante el periodo en estudio de conformidad con la información ferroviaria.-

A.- LA LIMITACION EN LA HABITUALIDAD DE CIRCULACION (Hab.): SU ADECUACION.-

A.1.- Sector SALTA - OLOCAPATO.-

En este sector la Hab. esta influenciada directa o indirectamente por las lluvias que se tienen con prevalencia entre Octubre y Marzo, por las crecientes del río Toro, y por las tapadas debidas a deslizamientos de laderas de cerro.-

Los antecedentes históricos indican la existencia de problemas de este tipo en los siguientes lugares: Km. 1175 - Km. 1178,2 - Km. 1180,9 - Km. 1182,3 - Km. 1191,0 - Km. 1262,4 (túnel 9) - Km. 1315,8 - Km. 1316,5 .-

En valor medio puede considerarse al promediar el periodo en estudio de una Hab. = 47 semanas/año, mencionando además que la interrupción no es continuada sino que son varias interrupciones de

cierta cantidad de dias cada una. Esta cierta cantidad de dias depende de la velocidad de normalización del ferrocarril.-

Con mejoras en esa velocidad de normalización, se planeo contar con un valor de la Hab. = 49 en una primera etapa.-

Estas mejoras se basan en contar con maquinaria vial y con la mano de obra necesaria. La maquinaria vial es la misma que se utiliza en el SEGUNDO SECTOR para el despeje de nieve (de Mayo a Agosto).-

Tambien se planearán trabajos de consolidación de defensas y de terraplenes.-

En cuanto a los deslizamientos, no se consideró en principio la ejecución de trabajos preventivos de alto vuelo, sino que se estimó recomendable contar con una buena velocidad de respuesta cuando se producen los deslizamientos.-

B.2.- Sector OLACAPATO - SOCOMPA.-

Si bien se consideraba un valor de Hab. = 44 semanas/año, conviene senalar que en los últimos años se habian registrado valores bien diferenciados entre si (año 1983 con Hab. = 32; año 1984 con Hab. = 36; año 1985 con Hab. = 52).-

Al respecto se consideró conveniente realizar trabajos de tipo preventivo y de aumento en la velocidad de respuesta para despeje de nieve en via.-

Entre los trabajos de tipo preventivo se planeo en un accionar dividido en 3 etapas consecutivas. Los trabajos en la 1era. etapa consisten basicamente en: a) construccion de ventanas o galerías en la "zona de los morros" (km. 1647/1648/1649); b) eliminación de morros menores y/o cepillando de los mismos para reducir el area de acumulación de nieve; c) desplazamiento de la via para alejarla de laderas donde hay deslizamiento de nieve, en aquellos lugares donde es posible; etc.-

En cuanto al aumento de velocidad de respuesta de despejes se ha considerado la formación de trenes especiales de despeje, con arados barrenieve con caja de volcadura lateral y accionamiento neumático, con vagones vivienda adecuados, con maquinaria de tipo vial y con mano de obra.-

Con el cumplimiento de lo planificado se estima obtener una Hab. = 49.-

C.- LA LIMITACION EN EL TONELAJE DE LOS TRENES; SU ADECUACION.-

a) En el Suplemento General del Itinerario de Trenes se establece un peso máximo de 500 toneladas brutas para los trenes ascendentes, y de 600 tb. para los trenes descendentes, con validez en el tramo Campo Quijano - Socompa del ramal C.14.-

b) En Julio de 1985 se autorizó provisoriamente, para los trenes ascendentes, un peso máximo de 515 tb. entre Campo Quijano y Olacapato, y de 600 tb. para los trenes entre Olacapato y Socompa. Para los trenes descendentes se mantuvo el valor de 600 tb. entre Socompa - Campo Quijano. El aumento indicado tuvo aplicación práctica durante la

vigencia del "Operativo Soja" a México, sin inconvenientes.-

c) En base a estimaciones se estimó conveniente asignar el siguiente tonelaje máximo para los trenes ascendentes: 520 tb. en el tramo de Campo Quijano a Olacapato, y 600 tb. desde Olacapato hasta Socompa.-

D.- LA LIMITACION EN LA FRECUENCIA TEORICA DE TRENES: SU ADECUACION.-

4.1.- Primer Sector SALTA - OLACAPATO.-

Al promediar el periodo la máxima frecuencia teórica diaria se estimaba en 8 trenes ($F = 8$) ascendentes y 8 trenes descendentes.-

Se estimó que si se eliminan las precauciones en los tramos San A. de los Cobres - Mina Concordia y Mina Concordia - Desvio Km. 1369, la frecuencia pasa a ser de 10,5 trenes ($F = 10$).-

Tambien se previo la construcción de 5 nuevos Desvios de cruce. Con la concreción de estos trabajos, resulta posible elevar la frecuencia teórica maxima a $F = 16$ trenes.-

Tambien se ha considerado que la frecuencia en este sector debe ser mayor a la frecuencia en el 2do. sector (Olacapato-Socompa) en atención a que una serie de consideraciones (como la concentracion de obras de arte, la limitacion de la longitud de los trenes, etc) torna aconsejable correr trenes simples en el 1er. Sector y trenes dobles en el 2do. Sector en la medida que ello se posible y satisfaga la demanda de transporte.-

Segundo Sector OLACAPATO - SOCOMPA.-

Al promediar el periodo la frecuencia teórica máxima se estimó como ligeramente inferior a 8 trenes ($F = 8$), valor al cual se arriba si se considera que en la practica es igual o inferior a 90 minutos el permitido entre estaciones Chuculaqui y Quebrada del Agua.-

En este caso se estimó conveniente la construccion de 2 nuevos Desvios de cruce (Kms. 1660,8 y 1465,8) con lo cual la frecuencia pasa a ser de $F = 10$.-

Posteriormente se considera que en el periodo 1988/89 se debieran construir otros 2 Desvios (kms. 1521,5 y 1548,8) lo que permitirá el aumento de la frecuencia a un máximo teorico de $F = 12$ trenes.-

Otros aspectos inherentes a la Frecuencia de trenes que se consideraron son:

Con el levantamiento de las precauciones de via y con la aparicion de nuevos Desvios de cruce, deberan establecerse nuevas "marchas-tipo" de los trenes atento a que se producirán modificaciones en los permitidos en trayecto y en las detenciones en las estaciones.-

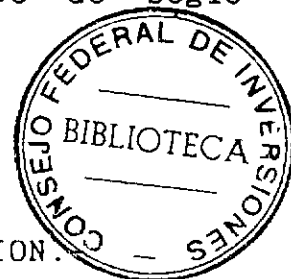
a) ajuste de los mecanismos de estudio, de seleccion, de adquisición, de recepción, de puesta a punto de los equipos de comando por radio de locomotoras. Esto teniendo en cuenta que la comunicacion radial en el C.14, con inclusive el cambio de la " via libre papel " por la " via libre radial ", no existan interferencias entre el equipo de comando por radio de la locomotora con el equipo fijo de comunicacion radial;

b) utilizacion de lubricadores de pestañas de ruedas, sean estos

adosados a bogies de locomotoras o bien adosados como instalacion fija a la infraestructura de la via. En el último caso convendrá tener en cuenta los lubricadores fijos en uso de la ferrovía chilena y cuya eficiencia se nos ha manifestado. Este tema fue considerado prioritario;

c) verificación y ajuste de la longitud útil de las vías segunda de las estaciones, de modo de permitir el cruce de trenes dobles; y

d) en lo mediato, estudio y modificación o de cambio de tipo de bogie de las unidades tractivas en uso.-



E.- LA LIMITACION EN LA LONGITUD DE LOS TRENES: SU ADECUACION.

La causal principal de esta limitacion se asignaba a la poca longitud útil (270 m.) de la cola del zig-zag de Chorrillos.-

Esta limitación no afecta en el caso de la corrida de trenes simples, pero se consideraba susceptible de ocasionar reducciones de tonelaje en los trenes dobles.-

Otro factor coadyunvante en el caso de trenes dobles es la condicion de la ferrovía chilena que no acepta mas de 15 t/eje en los vagones: muchos de nuestros vagones no podran ser cargados en su máxima capacidad y esto obliga a mas vagones de igual carga, y mas vagones significa mas longitud del tren.-

Se señala sin embargo que la Oferta de Transporte, aun corriendo trenes simples en el 1er. Sector, es superior a la Demanda calculada.

Asimismo se preveía que para el tiempo a que la oferta pudiese ser superada por la demanda, podía resultar conveniente estudiar la construcción de playas de armado y desarmado de trenes en la parte baja de Alisal y en la parte alta de Chorrillos, o en cualquier otro sistema que tienda a la adecuación o eliminación de esta limitación.-

F.- TRENES DE CARGA SIMPLES Y DOBLES.-

Es una característica de la vía sencilla, y especialmente en zonas de alta montaña, la escasa magnitud del valor de la frecuencia. Otra característica es que los aumentos de frecuencia tienen techo, debido a razones de seguridad de marcha de los trenes y al aumento en proporciones geométricas del costo de explotación. El expediente más sencillo en tales casos es pasar del tren simple (con 1 loc.) al tren doble (con 2 locs.) o múltiple.-

En el ramal C.14 y especialmente su 2do. Sector (Olacapato-Socompa) es apto para la corrida de trenes dobles. Favorece este criterio el hecho de carecer de obras de arte así como de limitantes a la longitud de los trenes. En cambio, esta aptitud se ve atenuada en el 1er. Sector porque allí se verificó la limitación en la longitud de trenes determinada de la cola del zig-zag de Chorrillos, y porque según el tipo de tren doble su longitud total puede ser mayor que la de la limitación.-

En síntesis, hay aptitud del ramal C.14 para la corrida de trenes doble, aptitud que es mayor en el 2do. Sector (y que por esta causa hemos previsto una frecuencia de trenes mayor en el 1er. Sector que en el 2do.).-

Como con los trenes simples la experiencia viene indicando que se producen desgastes de rieles en curvas bastante significativos, la corrida de los trenes dobles debera tener una formacion tal que al menos no catalice estos desgastes: la mejor solucion para ello (mientras no se modifique o cambie el tipo de bogie de las actuales unidades tractivas) es que las dos locomotoras no vayan acopladas y juntas.-

Los trenes dobles con la formacion propuesta deben implicar reducciones de tonelaje ni aumentos en los costos de explotacion, especialmente en los referidos a personal. Para ellos se propicia el distanciamiento entre locomotoras (tanto como convenga a reducir cargas dinamicas excesivas en las obra de arte) pero con la 2da. locomotora comandada por radio desde la locomotora "titular".-

G.- OTRAS ADECUACIONES

LAS COMUNICACIONES.-

Al promediar el periodo en estudio se las estimaba como de relativa eficiencia: vulnerables a los agentes climáticos cordilleranos y, por esos mismos factores, con escasa velocidad de respuesta ante incomunicaciones. Por lo dicho, con frecuentes casos en que los trenes circulan "sin gobierno" por estar el F.G.S. incomunicado, alterando todo el esquema operativo.-

Estos resultados son productos del sistema, con abstraccion de la buena voluntad puesta de manifiesto para nomalizar las comunicaciones. Para ello se estimaba que el sistema alambrico debia ser sustituido por otro mas eficiente, mas economico y de amplio uso: el radial.-

LA INFRAESTRUCTURA DE LA VIA.-

Se consideró con especial énfasis todo lo referente a conservación y mantenimiento de via así como a la renovación de rieles gastados en curvas, ya que el Ramal debe gozar como ningún otro de las condiciones de eficiencia y de seguridad en la circulación de trenes.-

Las características zonales ofrecen un adecuado valor soporte de suelos, con un clima que contribuye a la vida del durmiente. Como contrapartida, acusa un elevado desgaste de rieles, muy especialmente en curvas. Por este problema, por ejemplo, se tienen que renovar prioritariamente no menos de 9225 piezas de 37 Kg./m. y de 10 m..-

También se estimaba necesario eliminar las precauciones de via, en especial en aquellos tramos en que es casi imposible respetar la precaución puesto que se contrapone con las características técnicas de la unidad tractiva o con las necesidades de la conducción.-

Estas situaciones son bien conocidas por el servicio especializado, que solamente apareció necesitado de los medios materiales y de mano de obra.-

OBRAS DE ARTE.-

Con referencia a las obras de arte se estimó necesario efectuar 2 tipos de acciones: las propias de mantenimiento y conservación y las especiales tendientes a la prevención de accidentes operativos en las obras de arte. Los dispositivos encarriladores deben gozar de permanente eficiencia y hasta deben ser complementados con otros

dispositivos preventivos, recordando el concepto que todo gasto en este sentido siempre es menor que el que produce, por ejemplo, un descarrilamiento o vuelco de vehiculos en viaductos, puentes o túneles.-

V.- ASPECTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS Y TRAMITES PARA LA EXPORTACION

En cuanto a los procedimientos, son los siguientes:

El interesado en despachar cargas con destino a Chile debe presentar una nota acompanando una fotocopia del permiso de embarque o carta de crédito ante el ferrocarril en Salta o directamente en Buenos Aires.-

Si el trámite se inicia en Salta el mismo es derivado a Buenos Aires donde se registran las solicitudes y disponen las autorizaciones para el cargio.-

En los casos de transportes masivos las programaciones se efectuan de comun acuerdo con los interesados de conformidad con las posibilidades de circulación.-

Cargio de vagones: Dispuesto la autorización del cargio la estación debe realizarla de inmediato para que la consignacion llegue a destino dentro del periodo de validez del permiso de embarque.-

El periodo máximo de validez del permiso de embarque es de 31 dias y la frontera debe ser transpuesta antes de su vencimiento.-

De no ocurrir esto y operar dicho vencimiento, se debe notificar al remitente de modo que este gestione la revalidación ante la aduana interviniente en el despacho de la carga, la cual revalida el permiso por un lapso similar. Si aun dentro de este plazo, por distintas razones, generalmente vinculadas a las comunicaciones, no se logra que el vagon continúe hacia destino con lo que vuelve a vencer el permiso,

se debe comunicar al remitente. En este caso este reiniciara las gestiones, pero esta vez, la aduana de origen debe dar intervencion a su administracion central.-

Debe tenerse en cuenta que en interin puede producirse el vencimiento de la carta de crédito obligando, asimismo, a proceder a su reválida.-

Pesaje de vagones: El mismo se realiza en balanzas particulares autorizadas o en balanzas del Ferrocarril. Existen usuarios que poseen, incorporadas a sus instalaciones, balanzas para el pesaje de vagones, debidamente autorizadas por el ferrocarril para ello.-

Por su parte el ferrocarril procede al pesaje en básculas ubicadas en Metan, Guemes y Salta. En su caso tambien posee elementos para este procedimiento en San Antonio de los Cobres, Salar de Pocitos y Olacapato.-

En la práctica debe tenerse en cuenta que pasar la frontera en una fecha determinada puede implicar la necesidad de que la orden de comenzar a cargar se encuentre expedita unos quince dias antes.-

La programacion ferroviaria es dispuesta en Buenos Aires de acuerdo a los compromisos de ferrocarril.-

Generalmente el cargio se realiza a partir de las cuarenta y ocho o setenta y dos horas desde que está autorizado.-

A partir de esto la carga se remolca hasta frontera la cual debe

ser atravesada antes del vencimiento del permiso de embarque.-

El supuesto de vencimiento del permiso de embarque no es de difícil verificación en los hechos. Allí comienza el trámite que ya se ha visto. Mientras el remitente inicia el trámite de revalida ante la aduana de origen, la aduana Socompa la notifica a su vez comunicándole que se encuentra, ante la misma, carga con el permiso, que se identifica, vencido. Ante esto se revalida el permiso. El nuevo plazo en lo que a la Aduana respecta es similar al anterior pero esto siempre y cuando un factor extraduanero no la limite, siendo un ejemplo una carta de crédito por lapso menor, en este caso la reválida se limita al tiempo que medie hasta ese vencimiento, así el nuevo lapso suele resultar notablemente acortado y el nuevo vencimiento de este permiso tampoco constituye un supuesto de verificación difícil. La comunicación debe recibirla la aduana de Socompa y puede darse el caso que por problemas de diversa índole dicha comunicación no sea efectuada a tiempo.-

El problema que se plantea en este caso es más complicado pues la nueva reválida debe realizarse con intervención de la Aduana Central en Buenos Aires. A esta complicación se le agregan las referentes a la renovación de la carta de crédito y a las que produzca la demora en el cumplimiento de la contratación de que se trate.-

No puede dejar de señalarse que los procedimientos aduaneros han mejorado y cobrado mayor celeridad. Un problema habitual que consistía en el despacho de trenes completos lo que producía demoras de todo el convoy en caso de falla en un vagón. Actualmente se está inspeccionando y documentando los vagones en forma unitaria.-

Planteado a aduana el problema del vencimiento de la prorroga, ésta estimó la verificación de tal supuesto en no mas de un 5% de los casos.-

Asimismo se señala que la Aduana de Salta está despachando los permisos de embarque sin demoras.-

Por lo demas debe tenerse en cuenta que, sin perjuicio de la posible conveniencia de extender el plazo de validez del permiso de embarque, la posibilidad de vencimiento del permiso de embarque guarda relacion con la celeridad del transporte, toda vez que a mas tardanza en efectuar éste o a mayores problemas en su transcurso hay una mayor posibilidad de que se llegue a frontera en el límite de la validez de aquel.-

VI.- ASPECTOS DE LAS POLITICAS NACIONALES

Las políticas a nivel Nacional han mostrado tendencias favorables al funcionamiento del ramal en estudio. A nivel de acciones del Poder Ejecutivo Nacional se observa que en el período en estudio hubo una solicitud por favorecer las exportaciones por esta vía y aumentar la capacidad de respuesta al servicio ferroviario. Como se ha señalado el "operativo soja" de 1985 es un hecho concreto que muestra una clara voluntad de impulsar el tráfico de que se trata .-

Mas alla de las acciones puntuales y en la búsqueda de expresiones que, con mayor grado de permanencia, permitan indagar el sentido y la tendencia marcada a dichas acciones, corresponde revisar lo normativamente instituido.-

En tal sentido se han considerado importante dos instrumentos, en primer lugar la ley 23.101, en cuanto permite conocer las directrices generales trazadas en materia de exportaciones. En segundo lugar por su especificidad en cuanto a la materia en tratamiento, la resolución 906/83 del Ministerio de Economía de la Nación.-

Los objetivos e instrumentos en materia de exportaciones del estado nacional aparecen definidos en la ley 23.101. En consecuencia se ha considerado util revisar brevemente la funcionalidad del proyecto de desarrollo del canal en estudio en relacion a ésta.-

Varios objetivos perseguidos por la ley 23.101 y segun los mismos surgen de su capítulo primero, se compadecen con los objetivos perseguidos por los intentos de consolidar el canal comercial en estudio. Asi el inciso A) del articulo 1ero. plantea como objetivo

expandir las exportaciones argentinas de bienes y servicios dentro del marco de una política permanente y estable y procurando que los beneficios de los regimenes de promocion favorezcan primordialmente a quienes realicen esfuerzos para el incremento continuado de sus exportaciones.-

Mas especificamente el inciso C) del mismo artículo plantea ampliar y profundizar la presencia de la Republica Argentina en los mercados internacionales, conservando e intensificando las relaciones comerciales existentes con los que le son tradicionales, recuperando mercados perdidos, impulsando aquellos con los que hasta el presente el intercambio ha alcanzado niveles insipientes y propiciando la presencia argentina en nuevos mercados.-

El inciso F) refiriendose a un objetivo básico de las acciones en estudio se refiere a asegurar que los beneficios que se deriven del comercio exterior alcancen a las economias regionales y a todas las provincias del pais.-

Tambien se considera atinente el inciso H) en cuanto señala como objetivo al de impulsar la integracion y la cooperación económica y financiera, preferentemente con los paises latinoamericanos y otros paises en vias de desarrollo, propiciando los acuerdos bilaterales, multilaterales, el incremento del intercambio compensado y otras modalidades de comercializacion internacional.-

Resulta interesante dentro de este cuerpo normativo detenerse en los principios que determinan el caracter de promocionados para determinados bienes y servicios, estos son:

a) según la mayor capacidad para alcanzar niveles decrecientes de costos y su efecto multiplicador sobre el conjunto de la estructura productiva a través del acceso al mercado externo;

b) según mayor valor agregado;

c) según la gravitación regional de los productos, atendiendo a las condiciones globales de su producción y/o elaboración;

d) según la importancia de los productos promocionados para diversificar e integrar la estructura productiva de las economías regionales.-

En lo que se refiere a las economías regionales, el artículo 12 de la ley en comentario reviste gran importancia a los efectos de este estudio, al señalar que el Poder Ejecutivo Nacional tenderá a promover con el máximo nivel de beneficios impositivos que acuerda la ley, a las exportaciones de economías regionales que cumplan con los principios establecidos en el artículo 8vo. . Asimismo arbitrará las medidas necesarias de promoción de exportaciones, tomando en cuenta la localización geográfica de la producción de los bienes y el uso de los puertos o aduanas mas cercanas a las zonas de producción y de los sistemas de transporte que a tales fines se determinen. Asimismo el artículo 13 senala que el Poder Ejecutivo Nacional establecerá regimenes de promocion especial para exportaciones que tengan en cuenta exclusivamente productos originarios de economías regionales.-

Es tambien sumamente importante destacar que el artículo 14 al establecer que las exportaciones, siempre y cuando cumplan con los requisitos que establezca el Poder Ejecutivo Nacional y la



reglamentación a dictarse, podran acogerse a los regimenes que se mencionan, señala en su inciso E) que, para exportaciones que se realicen a mercados no atendidos regularmente por lineas de transporte, o cuando a pesar de su existencia los costos de los fletes en relación a paises competidores para un mismo producto e igual distancia de mercado resultaran superiores, el Poder Ejecutivo Nacional podrá instrumentar un sistema que contemple la situacion particular de los fletes. Tambien se contemplará en este regimen, las vias de transporte no habituales que agilicen la salida de los productos regionales al exterior y que favorezcan la integracion física con los paises limitrofes.-

Tambien el inciso F) del mismo artículo establece un reembolso especial por venta a nuevos mercados, de acuerdo con los porcentajes y condiciones que fije el Poder Ejecutivo.-

Por fin, el artículo 15 de este cuerpo de normas faculta al Poder Ejecutivo Nacional para promover la instalación y utilización de depósitos en el territorio nacional y especialmente en paises extranjeros cuando, por sus características, se consideren de interes a fin de facilitar la colocación y/o distribución de los productos argentinos en los mercados o areas de influencia. Para esta finalidad se estimulará el uso de instalaciones y equipos de origen nacional.-

Entre las medidas adoptadas por el Poder Ejecutivo Nacional se destaca la Resolucion 906/83 del Ministerio de Economía de la Nación.-

La resolución 906/83 de fecha 11 de agosto de 1983 publicada en el Boletin Oficial del 28 de Octubre de 1983, ha tenido una significativa importancia en orden a estimular las exportaciones por el canal que se

investiga. La normativa en comentario dispone basicamente:

1) La creación, en el ámbito del Ministerio de Economía, de una comisión que tiene como finalidad compatibilizar las acciones y proponer las medidas que tiendan a crear la infraestructura comercial que requerirá la utilización de los Puertos Chilenos ubicados al norte del paralelo de 30 grados como salida de las exportaciones provenientes de las provincias del Norte Argentino.-

Dicha comisión debe integrarse con representantes de la Secretaria de Comercio, Agricultura y Ganaderia y Hacienda y por la Subsecretaria de Economía, los que no podrán revestir categoría inferior a la de Director Nacional. Asimismo la resolución prevee invitar a participar a los Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, de Obras y Servicios Publicos y del Interior. La comisión se coloca bajo la presidencia del Subsecretario de Economía que tiene la prerrogativa de invitar a participar de las deliberaciones a los organismos o provincias que considere pertinente. Las propuestas elaboradas por la comisión deben ser elevadas para su implementación al poder Ejecutivo Nacional a través del Ministerio de Economía.

2) La segunda y sumamente relevante disposición contenida en esta resolución consiste en establecer que las exportaciones de productos, cuyo embarque y respectivo cumplimiento por la declaración aduanera de exportación para consumo se realice por las aduanas ubicadas en la Provincia de Salta, Tucuman y Jujuy, gocen de un reembolso adicional a la exportación del 10%, siempre que los productos comprendidos sean embarcados por los Puertos Chilenos ubicados al Norte del paralelo de 30 grados.-

Este reembolso adicional, se aplica con prescindencia del tratamiento arancelario por producto establecido con caracter general por la normativa respectiva y le corresponden en materia de servicios (fletes y seguros) los beneficios establecidos en el decreto 3255, con fecha 24 de agosto de 1971 y demas normas complementarias. Se excluyen las exportaciones de los productos elaborados por empresas que gocen de cualquier tipo de incentivo arancelario a las exportaciones, en virtud de regimenes promocionales particulares, tanto especiales como zonales.-

El referido reembolso adicional es aplicable, unicamente, a la exportacion de productos que se incluyen en las posiciones de la Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Exportacion detalladas en un anexo a la resolucion y solo en caso de que sean originarios de Jujuy, Salta, Catamarca, Tucuman, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Corrientes, Misiones y La Rioja. La administracion Nacional de Aduanas aceptará los certificados que emitan los gobiernos de las provincias mencionadas, en los que se consigne que las mercaderias en cuestion son originarias de los mismos.-

La comision aludida mas arriba puede proponer la incorporacion de productos a dicha lista ante los pedidos fundados de las provincias comprendidas y siempre que no vulneren los objetivos de desarrollo y diversificacion perseguidos a traves de la Resolucion.-

El reembolso adicional tiene como termino de vigencia, cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de la Resolucion en comentario.-

Conforme a sus considerandos los objetivos perseguidos por el dictado de la resolucion 906/83 apuntan a garantizar el desarrollo

genuino de las economías regionales con el objeto de evitar futuras crisis derivadas de estructuras productivas de alta concentración en una reducida variedad de productos, con escasa adaptación a las fluctuaciones del mercado.-

Asimismo se estima que la salida de productos por los puertos de embarque próximos a la zona de producción, posibilitará a reducir los gastos de transporte y en consecuencia disminuir los costos de colocación de los mismos en el mercado exterior mejorando la posición competitiva de la producción argentina, considerando a esos efectos que resulta necesario crear una infraestructura de transportes y comunicaciones que posibiliten la utilización de las nuevas vías de salida.-

También se señala que la opinión y acciones desarrolladas por las instituciones oficiales y privadas del Noroeste Argentino, a fin de incentivar la salida de su producción por los puertos Chilenos del norte de ese país, hacen propicia la oportunidad de analizar el comportamiento de medidas específicas en ese terreno.-

Asimismo y esto merece ser destacado, la Resolución aparece fundada en que se considera apropiada la adopción de medidas destinadas a incentivar la salida, por dichos puertos, de productos de fluida colocación en el mercado internacional, con el objeto de posibilitar la diversificación de actividades colectivas en las zonas beneficiadas.-

VII.- PERSPECTIVA Y ACCIONES DEL GOBIERNO Y SECTOR EMPRESARIO

El sector empresarial de la Provincia de Salta se ha manifestado en forma favorable al incremento de la utilización de la vía en examen.-

Un elemento a destacar es que las actividades de estudio y opinión de dicho empresariado, las cuales son de una notable dinámica, se integran con las realizadas en forma conjunta con sectores análogos incluso de terceros estados, destacándose en tal sentido la acción del grupo G.E.I.C.O.S...-

En un trabajo conjunto la Secretaria de Estado de Planeamiento de la Provincia de Salta y la Camara de Comercio Exterior de Salta destacan los pasos dados en función del logro de una salida al Pacífico. Esto resulta interesante, en cuanto implica una lectura común por parte de los sectores público y privado de los antecedentes de la cuestión y una valorización conjunta que es indiciaria de una coincidencia actual en función de los objetivos, al menos generales, que se persiguen en lo relativo al tema en tratamiento.-

Una revisión general de algunos de estos antecedentes y de otros que se añaden, principalmente respecto al periodo en tratamiento, no resulta ociosa pues ilustra sobre un factor altamente movilizador en función de la adopción de medidas y de la realización de los esfuerzos necesarios para la obtención del canal comercial, cual es la voluntad ampliamente compartida y sostenida en el tiempo de los distintos sectores provinciales.-

Entre los antecedentes mas destacados señalamos los siguientes:

En el año 1948 al reunirse el Primer Congreso Económico del Norte Argentino se subraya la necesidad de vincular el Norte Argentino con los países limítrofes de los cuales " depende en gran parte el desarrollo potencial y gradual expansión de nuestro sistema económico ", en idéntico sentido se pronunciaron en 1950 y en 1951 el Segundo y Tercer Congreso de Economía del Norte Argentino.-

Paralelamente se perseguía consolidar una vía carretera con el Norte de Chile y la cuestión era tratada en la Comisión Mixta Chileno - Argentina de Caminos Internacionales.-

En el año 1967 la Junta de Gobernadores del Noroeste decide promover la comunicación vial de la región con los mercados de los países limítrofes, incluyendo un proyecto referido a la vinculación de Salta con Antofagasta. En ese año también se verifica una presentación de la Corporación del Río Dulce ante Vialidad Nacional donde se resalta la necesidad de la región del NOA de acceder a los puertos del Pacífico.-

La insistencia en resolver la cuestión de la comunicación por carretera tiene importancia, en referencia a esta cuestión, por cuanto la vinculación del Norte de Chile con el NOA y la posibilidad para este de acceder a los puertos del Pacífico es un punto básico del objetivo perseguido por las acciones tendientes a realizar la comunicación terrestre tanto en el caso de la ferroviaria como en el de la caminera.-

En 1971 se constituye la Cámara de Comercio Salta - Antofagasta

con el objetivo de promover el intercambio y las vinculaciones comerciales entre el Norte Grande Chileno y Noroeste Argentino.-

En 1974 los gobernadores del Noroeste Argentino producen la Declaracion de Catamarca conforme a la cual resuelven complementar acciones de política exterior de la Nación para lograr la total integración física, cultural y económica del NOA con los países limítrofes y con el Sur del Peru.-

En 1974 se Crea el G.E.I.C.O.S. (Grupo Empresarios Interregional del Centro - Oeste Sudamericano), asimismo comienza a realizarse la Feria Internacional del Norte Argentino (FERINOA).-

En el año 1975 se produce la habilitación de los Pasos Huaytiquina, Sico y Socompa por la Direccion Nacional de Migraciones, controlados por Gendarmeria Nacional.-

En ese mismo año el Ciclo Regional del Norte Argentino, del Primer Encuentro para la Integracion Economica Fronteriza y Latinoamericana en el marco de la II Ferinoa concluye en que en el corto plazo las acciones y medidas para la integración fronteriza deben concentrarse en la vinculación vial entre Asunción, Norte Argentino, Antofagasta y Santa Cruz de la Sierra, mediante el complementamiento de las rutas Numeros 16 y 51.-

Asimismo se realiza el Primer Encuentro para la Integración Economica Fronteriza y Latinoamericana.-

Se llega al " Acuerdo de Salta ". Alli se resuelve solicitar a las respectivas autoridades nacionales la aceleración de los trabajos

tendientes a obtener el mejoramiento de la infraestructura de transporte y comunicaciones que vincula el Norte de Chile con el Norte Argentino.-

Respecto a la integración fronteriza del Norte Argentino se considera conveniente centrar las acciones y medidas en el corto plazo en la vinculación vial entre Asunción (Paraguay) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), completamentando las rutas Numeros 16, 51 y otras, cuyo estado de ejecución permitiria su habilitación a corto plazo con la menor inversión. Asimismo a traves de la vinculación aerea, mediante el establecimiento de servicios permanentes de pasajeros y cargas entre Paraguay, Norte Argentino y Norte de Chile.-

A mediano y largo plazo se preveia la complementación económica a traves de la elaboración e implementación de Proyectos concretos de desarrollo industrial y de la producción primaria, como asi también de consolidación y expansión del intercambio comercial, como asimismo la densificación y perfeccionamiento de las redes de la integración física: consolidación y ampliación de la red vial; modernización de la red ferroviaria; incrementación de los servicios de transporte aereos e infraestructura conexas; consolidación y ampliación permanente de la red de comunicaciones.-

Esto queda ratificado cuando al año siguiente se realiza el Encuentro Empresarial en la Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, poniendose énfasis en un mayor conocimiento e intercambio de informaciones entre las regiones del area, en especial sus potencialidades de recursos naturales.-

En 1977 se lleva a cabo la IV Asamblea del G.E.I.C.O.S., alli se

ratificó la resolución del empresariado de lograr el mejoramiento de la infraestructura física en el Centro Oeste Sudamericano, el incremento de su intercambio comercial y la complementación económica del area. Se declara que la progresiva toma de conciencia del empresariado en cuanto a la potenciabilidad productiva de esta rica Zona Sudamericana, que es susceptible de una mejor explotación mediante la integración y complementación económica, obliga a esta región a asumir un rol oferente para otros Mercados Internacionales, canalizando esa mayor producción preferentemente por el Oceano Pacífico, via Puerto Antofagasta.-

Asimismo se produce la III Ferinoa y el Encuentro para la Integración Fronteriza y Latinoamericana y se expide la Declaración de Salta, donde Ministros, funcionarios nacionales y regionales de Argentina, Chile y Paraguay declaran su coincidencia respecto al mejoramiento de las condiciones físicas y operativas para el ferrocarril internacional Salta - Antofagasta; solución de problemas de trocha para unir los ferrocarriles de la Argentina con Paraguay y posteriormente por esa misma via - el Paraguay con Chile, superación del estado de los ramales y de situaciones operativas para la mejor conexión ferroviaria entre Santa Cruz (Bolivia) y Antofagasta (Chile) a traves del Noroeste Argentino.-

Al año siguiente la V Asamblea del empresariado acuerda insistir en la necesidad de facilitar el comercio entre el Norte Argentino y el Norte de Chile de la necesidad de que los gobiernos provean a la habilitación de las necesarias infraestructuras de transporte.-

En ese mismo año la reunión de los Ministros del NOA celebrada en Tucuman considerando como objetivo para el desarrollo regional, la

salida a Puertos del Pacífico solicitó del gobierno nacional la adopción de medidas vinculadas con la ruta 51 en el tramo Campo Quijano - Paso de Sico.-

Entre el 1 y 4 de julio de 1981 se lleva a cabo la VI Asamblea Internacional de G.E.I.C.O.S. que efectua distintas recomendaciones. Resulta interesante detenerse en el pronunciamiento de la Comision de Transporte Ferroviario la cual señala:

- 1.- Que debe ratificarse que en la actualidad la unica alternativa viable de comunicacion en el corto plazo entre el NOA y los puertos del Pacifico es la ferroviaria.
- 2.- Que la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile y la Empresa Ferrocarriles de Antofagasta a Bolivia, tienen infraestructura y equipos capaces de aceptar tráficos significativamente superiores a los demandados en estos últimos años.
- 3.- Que las Empresas de Ferrocarriles chilenos convendrán lo necesario para posibilitar el transporte de volúmenes de carga crecientes y concertaran internamente acuerdos que faciliten a los usuarios del tramo ferroviario chileno un entendimiento mas agil y expedito.
- 4.- Que el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia está haciendo inversiones en equipos de carros, que favoreceran importantemente mayores volúmenes de transporte internacional.

Por su parte E.F.E. esta elevando los niveles de mantenimiento de su sector, habiendo contratado a una empresa privada especializada en mantenimientos de vias, para este objeto.

Ademas la E.F.E. expresa su intención de realizar en forma eficiente los transportes que los nuevos niveles de demanda exijan. Asimismo E.F.E. hace presente que cuenta con equipo tractor, y remolcado para

atender transportes muy superiores a los actuales.

5.- Que la infraestructura y equipos de los Ferrocarriles Argentinos son igualmente capaces de absorber un tráfico significativamente mayor que el realizado hasta la fecha.

6.- Que las Empresas ferroviarias chilenas estan acordes que, en los transportes que lo requieran, se actue con sistemas multimodales, que permitan la optimización y disminución de los costos del transporte que G.E.I.C.O.S. precisa.

7.- Que existen en Chile empresas privadas de servicios internacionales de transporte multimodales que facilitaran los objetivos de concretar la salida de productos por el Puerto de Antofagasta y/a puertos del Litoral Norte Chileno.

En consecuencia, la Subcomision Transporte Ferroviario propone:

I.- Ratificar el acuerdo de la V Asamblea Internacional del G.E.I.C.O.S. en el sentido de solicitar a los Gobiernos Argentino y Chileno la implementación de medidas tendientes a simplificar y agilizar la tramitación aduanera y fitosanitaria que corresponda atendiendo especialmente a los servicios de tránsito por los países comprometidos, constituyan tambien actividades que representen exportaciones no tradicionales.

II.- Recomendar a las empresas la obtención de un pronto acuerdo que permita administrar al sector chileno del ferrocarril en forma unificada y con la eficacia que las necesidades de la demanda impongan.

III.- Difundir en toda el area, por intermedio de organismos de G.E.I.C.O.S., y sin perjuicio de la intervención directa de los ferrocarriles argentinos y chilenos, las capacidades de transporte ferroviario, sus tarifas, instando a los exportadores e importadores a efectuar convenios de transporte ferroviario hacia y desde Puertos del

Litoral Norte Chileno, lo que permitirá medir y corregir, en una primera etapa, las dificultades prácticas operacionales que pudiesen detectarse.-

En el año 1983 se verifica la primera Reunion Argentina - Chilena de los organismos de aplicación del convenio de transporte internacional terrestre, donde se suscribio el convenio de habilitación del Paso de Sico para el transporte internacional, con lo cual quedan juridicamente acordadas las instancias internacionales para su utilizacion.-

En el año 1984 se celebra el Tratado de Paz y Amistad entre la Argentina y Chile por cuyo artículo 12 se crea la Comisión Binacional cuya misión es promover y desarrollar iniciativas tendientes al gradual desarrollo de cooperación económica e integración física.-

La Cámara de Comercio Exterior de Salta en una nota dirigida al Gobernador de la Provincia, en marzo de 1984, que describe sucintamente su perspectiva, sostenía que el Noroeste es atípico por dos razones, su inmensa capacidad productiva y su dependencia del ferrocarril ya que las distancias exigen un gran costo para poder trasladar su producción en camiones. La triste situación de nuestros puertos es simple y conocida y no requiere comentarios, excepto que todo aumento de carga tendera a agravar aun mas la situación y los costos, consecuentemente señalaba la Camara que veia a la salida al Pacifico como " una puerta significativa ... " y una " posibilidad futura de ejercer un fuerte comercio bioceanico, de una política agresiva de acceso a sus mercados que concentran las dos terceras partes de la población mundial y de mas rapida expansión del comercio mundial ".-

El G.E.I.C.O.S. destaca la efectividad de la Resolucion 906/83 del Ministerio de Economía que establece un reembolso promocional para los productos del Norte Argentino. Dice que ese sistema permitio vencer la inercia y los mayores costos y riesgos iniciales implícitos en una reorientacion de la via de comercializacion.-

Un documento de G.E.I.C.O.S. de el año 1984 incluye entre las soluciones inmediatas que demanda el Norte Argentino para su desarrollo la dotación de vagones y tracción necesarias para el ramal C.14 del Ferrocarril General Belgrano tambien la modificacion de la Resolucion 906/83 en virtud de la cual se estipula un reembolso del 10% para los granos que se exporten por el Pacifico, siendo las modificaciones propuestas las siguientes:

- 1- Que se aplique para mercaderias que salgan por el Norte Argentino hacia Chile o Terceros Países, es decir que se incluya a Chile como país de destino.
- 2- Que se extienda a todos los productos de la Región.
- 3- Que se incluya en la Comisión formada la resolucion a los representantes de la Region.

En 1985 se celebra la VII Ferinoa y el encuentro para la Integración Fronteriza y Latinoamericana.-

La salida al Pacífico es tema tambien de las Jornadas Regionales de Integracion Economica Espacial.-

En 1986 se realiza una caravana desde Salta encabezada por el gobernador y autoridades de G.E.I.C.O.S. por la ruta 51 y que culmina

en un encuentro en la frontera entre el citado gobernador y el intendente de la II Region del Noroeste de Chile. Se suscribe un acta reafirmando la vigencia del propósito de integración regional.

Por fin en la Declaración de Integración del Norte Grande Argentino se hace referencia a la necesidad de implementar una red de transporte transversal multimodal con el objetivo de integrar físicamente la región y concretar para las alternativas de salida bioceanica para sus productos.-

La octava asamblea del G.E.I.C.O.S. en el año 1986 marca como un avance observado, el funcionamiento del corredor ferroviario entre el Norte Argentino y el Norte de Chile y señala que desde la última asamblea de G.E.I.C.O.S. a esa fecha se han verificado embarques a traves de los Puertos de Antofagasta e Iquique por mas de 120.000 toneladas de productos del Noroeste argentino con destino a terceros paises.-

El grupo G.E.I.C.O.S. informa, en la asamblea de 1986, que esta realizando un analisis de la red ferroviaria Atlantico - Pacifico con énfasis en la red Noroeste Argentino - Pacifico, de características inéditas por su orientación empresarial y su inserción en los objetivos del G.E.I.C.O.S. .-

La Secretaria de Coordinadores permanentes del G.E.I.C.O.S., sostiene que la aduana de Salta gira un 10% de las exportaciones totales provinciales, las aduanas sobre los puertos Atlanticos giran un 80% de los bienes exportados de la provincia, mientras que el 40% de las exportaciones globales estan destinadas a mercados en el area del Pacifico. Entre la problematica detectada para resolver enumera:

- 1.- Oferta incierta del material rodante. La disponibilidad de vagones en ese momento era restringida para una programacion anual de cargas.
- 2.- Falta de una conferencia permanente de fletes con una politica de fomento a corto plazo.
- 3.- Cortes de trafico por problemas meteorologicos, fronterizos u otros.
- 4.- Falta de unificacion de documentacion internacional.
- 5.- Falta de acuerdos para la transferencia de divisas para pagos de servicios.
- 6.- Falta de acuerdos para la utilizacion del sistema multimodal y la emision de cartas porte puerta - puerta negociables.
- 7.- Falta de acuerdos que fomenten la utilizacion de contenedores.
- 8.- Tiempo de circulacion origen - destino inciertos.
- 9.- Falta de una politica internacional de fletes que permita una competencia trafico - terrestre frente al costo de cargas marinas.

Entre los pronunciamientos mas recientemente de la Camara de Comercio exterior de Salta se cuenta una nota dirigido al Ministerio de Economia de la Nacion en agosto de 1987 donde se señala:

Como es de vuestro conocimiento, a instancia de la Provincia, el Ministerio de Economia ha dictado la Resolucion 906/83 que promociona con un estímulo especial, la utilización de las estructuras de transporte existentes para la exportación de algunas mercaderias originarias del Norte Argentino, con destino a terceros paises a traves de los puertos del Norte de Chile.-

Ha sido nuestro objetivo, con esta medida, establecer las bases

para organizar un sistema de transporte y comercialización que permita, en el mediano plazo, acceder a nuevos mercados en la Cuenca del Pacifico. Esta nueva política ha dado comienzo, aunque aun en forma precaria, al girarse un tonelaje que el aumento representa el 30% de la capacidad del sistema de no incorporarse nuevas inversiones.-

Estas experiencias nos han dado tambien las bases para establecer iniciativas con la Republica de Chile que permita, tambien en el futuro, organizar en mutuo beneficio, un corredor de transportes que de a nuestro pais una capacidad bioceanica.-

Es por la magnitud de este emprendimiento cuya importancia es ampliamente compartida por el Poder Ejecutivo Nacional, que vemos con preocupacion activas gestiones de sectores portuarios y maritimos, como asi tambien una campaña de concientizacion, encaminadas a mantener el status quo de la concentración en la Capital de todos los factores que hacen a nuestra actividad comercial externa. Creemos, en tal sentido, que la promulgación de la Ley 23.101/84 representa un sólido avance en materia de políticas de comercio exterior vinculadas al desarrollo de las economías regionales, a las iniciativas que aseguren la integración fisica con nuestros paises vecinos y a la habilitación de vias no habituales de transporte.-

Solicitamos por ello al señor Ministro un resguardo a estas grandes iniciativas del futuro, que ratifica las aspiraciones nacionales que dieran comienzo en la decada del 30 y que tenemos la oportunidad de concretar en la actual década.-

Pero para ello, sera necesario no solo mantener los beneficios promocionales existentes, sino tambien establecer las bases para que

esta medida sea ampliada y perfeccionada en consenso con los intereses de la región y las necesidades de mejoramiento del sistema hasta lograr, en un futuro cercano, su consolidación permanente.-

En la seguridad que una decisión favorable repercutira en beneficio de la Nacion toda, saludamos atentamente al señor Ministro con la expresion de nuestra mas distinguida consideracion.-

Asimismo en nota dirigida al Ministro de Obras y Servicios Publicos señala Cámara:

En este contexto, hemos propiciado, en las últimas décadas, acciones de integración con nuestros países limítrofes, en especial con el Norte de Chile, para lograr en el mediano plazo y en equilibrio de intereses, acuerdos que permitan sustentar la consolidación de un sistema de transporte, en mutuo beneficio y con proyecciones que representan un auténtico interes nacional.-

Es asi como hemos obtenido un beneficio promocional a traves de la Resolucion 906/83 que, con alguna similitud a los puertos patagónicos, tiende a consolidar estas nuevas estrategias alternativas.-

Esta aspiración se ha visto especialmente avalada con la promulgación de la Ley 23.101 denominada de Promoción de las Exportaciones, especificamente en el articulo 14 inciso e), entre otros.-

Es por ello, y por otras consideraciones de desarrollo de las economías regionales y de integración latinoamericana ampliamente compartidas por el Poder Ejecutivo Nacional, que solicitamos el apoyo del señor Ministro para que en el tratamiento de la temática que influirá en las futuras políticas de transporte y obras públicas, se consideren las aspiraciones y propuestas técnicas que, a nivel regional, estamos desarrollando a través de mecanismos de cooperación técnica nacional e internacional, como así también vuestra colaboración en la obtención de la extensión de los beneficios de la mencionada Resolución 906, para asegurar la continuidad en el tiempo de los grandes esfuerzos que ha significado esta aun precaria salida al Pacífico.-

También en torno a la resolución 906 en una declaración pública expresa la Cámara:

Con esto se busca paliar los mayores costos iniciales de un sistema de transporte subutilizado que vincula el Noroeste con los puertos limpios y de aguas profundas del Norte de Chile, vencer la inercia de un sistema en el cual no existe habitualidad, además de compensar los mayores riesgos empresarios.-

La organización de esta vía de transporte y servicios, cuya problemática solamente se puede analizar en la práctica, es y ha sido compleja ya que nunca en forma orgánica se ha utilizado el paso por terceros países para el tránsito de nuestras mercaderías.-

Habilitar esta nueva alternativa de transporte, no supone suplantarse la utilización de puertos, sino crear condiciones comerciales y estructurales que permitan afrontar una expansión de las producciones

y proveer justo eso, una alternativa para el acceso mas directo a nuevos y fundamentales mercados.-

En síntesis puede afirmarse que aparece en la vision conjunta del gobierno y el empresariado provincial, como un objetivo al corto plazo, la explotación de la capacidad instalada y ociosa del ferrocarril que une al Norte Argentino con el Norte Chileno y al que se le adjudica un potencial de transporte de 600.000 toneladas anuales sin nuevas inversiones.-

Tanto el aludido sector público como el privado coinciden en destacar que de un poco mas de 16.000 toneladas despachadas en 1984, se paso a transportar mas de 50.000 toneladas en 1985 y casi 100.000 toneladas en 1986. Esto es percibido en un trabajo conjunto de la Camara de Comercio Exterior de Salta y de la Secretaria de Planeamiento de dicha Provincia, como el resultado de " quince años de gestion y tres de esfuerzos para organizar los distintos factores que intervienen en la operativa internacional: Banco Central de la Republica Argentina, Ferrocarriles Argentinos y Chilenos, Aduana, Ministerio de Economia, Junta Nacional de Granos, etc., pero por sobre todo el esfuerzo mancomunado y permanente entre el Gobierno Salteno y el empresariado privado del G.E.I.C.O.S. tratan de ir desbaratando paulatinamente los complejos mecanismos del comercio internacional para la región, cuyos resortes fundamentales escapan a la competencia provincial, como las decisiones y políticas de transporte, acuerdos y negociaciones internacionales, reintegros, infraestructura de comercializacion, etc

"-.

En el caso del ramal C.14 y del canal comercial para el cual pretende utilizarselo, reviste importancia, como factor movilizador que

debe ser aprovechado, la voluntad pública y privada, el empeño generalizado, que se nota en los diversos sectores provinciales, en orden a materializar el proyecto.-

Hay una feliz coincidencia en torno a este objetivo que es susceptible de producir una retroalimentación positiva entre el empresariado y gobierno por el cual, por una parte el empresariado pugne por conseguir del gobierno la adopción de ciertas medidas y por el otro las medidas del gobierno cuenten con factores privados dispuestos a colaborar con el éxito de estas. Algo similar puede producirse en la relacion entre los gobiernos provincial y nacional.-

Se percibe que la Resolucion 906/83 M.E, ha tenido un efecto positivo, no por si sola, sino en el marco de un conjunto de acciones. Esto es posible extraerlo de la variación de las cifras correspondientes a las mercaderias transportadas. Durante el periodo en estudio ha habido un fuerte incremento en las mismas, pero el este no aparece reflejado como efecto automático del dictado de la resolución aludida. Esto en tanto en el año 1984 no se observa el crecimiento vertical que será propio del periodo 85 - 86. Sin embargo es posible sostener aun, tomando como base la perspectiva del exportador, que de no haber habido tal resolución no hubiesen fructificado las demas medidas adoptadas para favorecer el trafico.-

Hacia el fin del período en estudio es posible sostener que el tráfico no alcanzaba para tener por consolidado un canal comercial pero al mismo tiempo es posible sostener que durante ese periodo se avanzó en forma facilmente perceptible.-

En ese sentido entonces puede decirse que lo que ha venido

dilatándose en el tiempo como proyecto ha tenido atisbos de concrecion, a partir de la confluencia de voluntades y esfuerzos de los principales sectores involucrados en el periodo en estudio, del cual emerge en un estadio a la vez promisorio y critico. Promisorio en cuanto se ha avanzado notablemente y la voluntad no solo se mantiene sino que parece alentada por la vision de un resultado, y crítico porque al no hallarse consolidado se halla expuesto a un retoceso que, en este caso tendria características de una peligrosa frustración con efectos precisamente sobre esa voluntad operativa de los sectores a que se hace referencia.-

Sobre esta base general es posible senalar que se constató por una parte, ~~la consolidación de~~ un avance y por otra parte la de la necesidad de mantener las medidas de apoyo existentes y de incrementar las mismas en el periodo posterior al estudiado. Esto sin duda incluye a la Resolucion 906/83 M.E .-

El éxito o el fracaso de las acciones depende de comparar el resultado obtenido con el objetivo perseguido. Puede decirse que aquellas acciones que, tenian como objetivo incrementar el tránsito del ramal tuvieron un exito significativo en el periodo analizado.-

Asi también, en lo atinente a aumentar la atención del ramal por parte del ferrocarril debe señalarse que, mas alla de que puedan subsistir problemas, ha quedado demostrado, a partir de las cantidades transportadas, que el ferrocarril está en condiciones de manejar volúmenes muy superiores a los que se venian manejando hasta 1984. Asi tambien ha quedado de manifiesto que aumentar el tránsito del ramal trae como efecto que se efectuen mejoras en el mismo.-

VIII.- AVANCES REALIZADOS Y PROBLEMAS SUBSITENTES SEGUN EL ANALISIS DE LAS EXPERIENCIAS REALIZADAS EN EL PERIODO EN ESTUDIO

En el presente capítulo se analizan los principales problemas que han aparecido como pendientes de resolución al indagar las experiencias habidas en el periodo en estudio por los entes y operadores intervinientes en el trafico del ramal objeto de este estudio.-

EL MARCO GENERAL

La Argentina enfrenta dificultades en su economía que no podrán ser resueltas exclusivamente en función del producido de la explotación, de algun modo percibido como excluyente, de la Pampa Humeda y de las exportaciones de esta por los canales que tradicionalmente ha utilizado. Por lo que se haria necesario incorporar nuevos recursos y canales.-

Si esto es asi, la búsqueda del crecimiento impondria que las politicas se dirigieran a la búsqueda de un adecuado nivel de desarrollo en las regiones que han venido estando postergadas.-

En lo tocante a la Provincia de Salta como en el caso de otras provincias del Noroeste Argentino la percepción gubernamental parece haber estado signada por un mayor énfasis en la apreciación de componentes estructurales en el retraso regional y la consiguiente necesidad de buscar soluciones a este nivel.-

Un buen ejemplo de esta perspectiva lo brinda el siguiente párrafo del Acta de Integracion del Norte Grande Argentino segun el cual el menor grado de desarrollo relativo del Norte Grande Argentino "es el

resultado de un proceso histórico en el ordenamiento del espacio que alteró sustancialmente la situación imperante durante los siglos VXI y VXII, en que el Norte Argentino era la zona mas floreciente del pais, con una producción diversificada, con un gran poder adquisitivo ligado al Alto Peru, manteniendo ademas, comunicaciones con Brasil, lo que conferia a la zona un importante rol estratégico ... la consolidación del Puerto de Buenos Aires, a partir del siglo VXIII, revierte esta situación modificando la articulacion de los mercados internos y concentrando geograficamente las actividades en el Puerto de Buenos Aires lo que fue llevado a cabo, fundamentalmente, por una conjunción de intereses entre los productores agrícola - ganaderos de la Pampa Humeda y los sectores de intermediación comercial vinculados con la exportación de los productos primarios y la importación de manufacturas. Solo se incorporaron a este proceso de crecimiento en forma paulatina y subordinada, algunos productores del interior ligados al mercado interno, surgiendo en consecuencia débiles sectores industriales y comerciales en las provincias ... esa evolución histórica y el análisis de la realidad actual del Norte Argentino, ante las limitantes que enfrenta el pais para articular la políticas conducentes al desarrollo armónico e integral del espacio nacional exigen el aporte federal de ideas y acciones concretas ante la crisis que nos agobia, la que, fundamentalmente, surge de la dependencia economica basada en la falta de aprovechamiento racional de los recursos naturales y humanos con que cuenta nuestra economia ".-

Estas acciones a su vez deben partir de una planificación que contemple las particularidades regionales tanto en lo que respecta a la solución de los problemas específicos que presentan como al aprovechamiento de sus ventajas. En lo relativo a la región NOA un problema específico históricamente puntualizado ha sido su lejanía con

respecto a los puertos de exportacion, factor que determina un costo de transporte para sus productos que dificulta la competitividad de estos en los mercados, por otra parte una ventaja tambien específica que insistentemente se señala estriba en su accesibilidad a los puertos del Pacífico en el Norte de Chile.-

Esto es visualizado incluso desde la perspectiva de sectores de terceros estados del area del Pacifico, como ejemplo de ello cabe citar el informe de avance 2 del trabajo de investigación liderado por Saburo Okita del Japon, cuyo nivel fuera estimado como altamente valorable por las autoridades argentinas, el cual se aboca en un capítulo al análisis de los accesos alternativos al Pacífico, señalando que " las actividades económicas actuales de la Argentina estan marcadamente concentradas dentro de un radio de 600 kms. con centro en Buenos Aires. La region Noroeste de la Argentina (NOA) esta considerada como siendo una de las areas ricas en recursos y promisorias del pais, con sus potenciales agricolas y mineros, pero constreñida por su localización en cuanto los costos del transporte desde la región hasta los puertos de exportación existentes y los mayores mercados domésticos son prohibitivamente altos. El desarrollo de las regiones subdesarrolladas del pais es deseable, tanto para el pais como un todo como para las provincias de esas regiones, porque en orden a reducir la disparidad económica entre las regiones y reducir para por fin solucionar las dificultades económicas del pais es necesario movilizar el potencial de recursos de las regiones subdesarrolladas del mismo. Desde la solución de las disputas territoriales sobre el Canal de Beagle con Chile se consideró que las posibilidades de desarrollar el acceso hacia el Pacifico, el cual es un concepto alternativo para reducir la distancia desde las provincias andinas a los puertos marítimos, esta ahora abierto. Otro elemento, es que los puertos de las costas del Pacifico

son aptos para recibir barcos de gran calado, lo cual es considerado un mérito del acceso hacia los mismos ".-

ACCIONES EN EL PERIODO

No hay suficientes elementos como para afirmar que se instrumentaron políticas generales, en el sentido de abarcar la totalidad de los aspectos necesarios e integrados, a los fines de establecer el canal comercial del cual debería formar parte el Ramal C.14, con los alcances previstos por las propuestas del C.F.I., que se detallan al principio, ni otras efectuadas a partir del marco que antecede.-

Si es en cambio posible sostener que, a pesar de que puedan apuntarse soluciones de continuidad en distintos momentos, en cuanto al impulso, seguimiento y coordinación de acciones, se adoptaron diversas e importantes medidas en orden a favorecer el tráfico y a sentar las bases para el desenvolvimiento del citado canal.-

Tanto el marco normativo interno, en el cual descuellan la ley de promoción de exportaciones y la resolución 906/83 del Ministerio de Economía, como el externo, dentro del cual se destacan los acuerdos alcanzados con la República de Chile, tienden a favorecer objetivos de las características del canal comercial propuesto.-

En idéntico sentido las políticas adoptadas y las declaraciones públicas del gobierno nacional denotan una marcada tendencia a favorecer el desarrollo de las distintas regiones que componen el

territorio nacional, apareciendo, el tema en tratamiento, como funcional al desarrollo de su region de influencia.-

Este énfasis en profundizar en los mecanismos susceptibles de ofrecer mejores condiciones para el desarrollo regional aparece naturalmente tambien en los actos y manifestaciones del gobierno provincial, el que asimismo ha impulsado particularmente las actividades tendientes a consolidar el tráfico por el ramal de que se trata.-

La realización del operativo de transporte de soja de 1985 con la participación de los gobiernos nacional y provincial aparece como una manifestacion especifica y operativa de la voluntad de impulsar el tráfico por este canal.-

El tráfico del ramal estaba en retracción cuando los esfuerzos por incrementarlo que se efectuan a partir del operativo de 1985 interrumpen esta tendencia.-

Hasta 1985 el movimiento de cargas argentinas por el Puerto de Antofagasta era sumamente reducido. Mientras que en ese año las acciones llevadas a cabo al efecto comienzan a aparecer reflejadas en los guarímos de modo notable.-

A partir de las cifras correspondientes al movimiento de cargas argentinas por el puerto de Antofagasta es posible observar como las medidas adoptadas durante el periodo en estudio comienzan a establecer a éste como un puerto alternativo para las exportaciones del NOA. En 1985 se transbordan 28.080 toneladas frente a un promedio, para los

siete años anteriores a éste, de 2.895 toneladas. Este resulta aun mas significativo al año siguiente cuando el total transbordado supera las 86.000 toneladas.-



PROBLEMAS NECESITADOS DE ACCION INMEDIATA

LA NECESIDAD DE DESARROLLAR POLITICAS DE MODO INTEGRAL Y COORDINADO

El primer requerimiento que se observa como aun necesitado de solución es el del establecimiento de una instancia de coordinación con la participación de los organismos competentes en el area nacional y provincial.-

A pesar de que, como mas adelante se sostendrá, es necesario mantener el beneficio previsto por la resolución 906/83, debe tenerse en cuenta que éste, por si solo, esta lejos de representar la solución integral del problema.-

Un incentivo con efecto sobre un costo operativo determina un costo final, puerta a puerta dado. Existiendo dos vias alternativas se producira un punto de quiebra de los costos donde resultará mejor una salida que la otra. Lo que debe verse es que se persigue con el incentivo. Si el mismo aparece compensando un aumento en los costos determinado por deficiencias en el canal de comercialización, o bien el incentivo es paralelo a la adopcion de las medidas conducentes a eliminar la ineficiencia o bien desaparecido el incentivo desaparece la alternativa.-

El tener por configurada la alternativa por la sola acción del incentivo y retrasar la adopción de las demás medidas produce, por lo demás, una oscilación en la utilización de la vía determinada por la aparición y desaparición conyuntural de situaciones en variables tales como el tipo de cambio, la relación fletes terrestres - fletes marítimos, etc., que ni siquiera permite lograr el objetivo de la habitualidad dotando al canal de una regularidad previsible.-

No puede perderse de vista que el objetivo perseguido del desarrollo de un canal comercial implica la creación y puesta en funcionamiento de una infraestructura a lo largo de un tiempo dado. Dentro de esto lo que hasta el presente se ha hecho es, principalmente, ajustar la infraestructura de transporte.-

Los desarrollos que aun restan requieren de la adopción de medidas que otorguen la previsibilidad necesaria a quienes deben realizar las inversiones. Incluyendo, uno de los requerimientos básicos, del estadio actual del desarrollo de la vía en estudio, que es el de la fijación de reglas político-jurídicas susceptibles de otorgar seguridades al largo plazo. Dichas reglas deben surgir en lo interno de la Argentina y de Chile y también de la relación bilateral.-

Debe entenderse que hay diferencias básicas entre el objetivo de incrementar la utilización de un ramal ferroviario o de un puerto alternativo y el de establecer un canal comercial. Incrementar el uso de una vía dada puede ser el efecto de medidas puntuales y de escasa duración en el tiempo. Establecer un canal comercial presupone establecer las condiciones para que se trafique un volumen elevado, durante un tiempo prolongado creando paralelamente los basamentos para

que, al tiempo de cesar las medidas excepcionales de apoyo, la vía se encuentre consolidada.-

El desarrollo del canal en estudio se plantea en el marco de un cambio de modelo de alcances importantes para la región afectada. Esto presupone cambios en la estructura de producción, un incremento de las actividades de comercialización y una ruptura de la inercia determinada por la vigencia del modelo tradicional. Se supone que esto no va a ser la resultante de la pura y espontánea acción de los factores privados y que el marco debe ser desarrollado básicamente por la acción gubernamental.-

Así resulta sustancial tener en consideración que dicha acción gubernamental requiere de la coordinación entre jurisdicciones diversas con competencias diferentes tanto desde el punto de vista de las competencias territoriales como de las funcionales. Los requerimientos del objetivo planteado determinan para estas políticas dos condiciones básicas, una la integralidad esto es, deben abarcar los diversos aspectos comprometidos en el área de la producción, la comercialización, el transporte y las comunicaciones, y la segunda condición es la permanencia en el tiempo, de las medidas, durante el tiempo suficiente como para consolidar el funcionamiento del canal comercial.-

En cuanto a la tarea gubernamental, es también esencial la continuidad y el seguimiento de la evolución de las políticas, en un contexto en el cual se produzcan las acciones, luego se evalúe el resultado de las mismas y en un tercer nivel se produzcan las correcciones necesarias en las políticas en curso.-

LA NECESIDAD DE IMPULSAR LA PROMOCION COMERCIAL

Un requerimiento del desarrollo de este canal comercial es la implementacion de una politica tendiente a la conquista de mercados internacionales. Esto requeriria acciones públicas tanto nacionales, a traves básicamente de las agregadurias comerciales, como provinciales y tambien acciones del sector privado.-

Cabe se señalen, no por haber producido efectos relevantes durante el lapso estudiado sino por marcar tendencias que de profundizarse podrian devenir interesantes para el desarrollo del canal comercial analizado, algunas medidas adoptadas a nivel provincial, donde el gobierno ha asumido la necesidad de enfatizar las acciones tendientes a incrementar las exportaciones.-

Asi se separa la Direccion de Comercio Exterior de la Dirección de Comercio Interior a la cual permanecia unida en el pasado lo cual le determinaba un muy bajo perfil operativo.-

Luego el rasgo mas destacable de la accion provincial en este sentido, por su novedad, lo constituye, la creacion de la Trading estatal "PROESA", una empresa del gobierno provincial destinada a la realizacion de negocios.-

Esta figura es netamente instrumental por su naturaleza ya que una sociedad estatal de estas características está destinada a efectuar acciones propias de las políticas trazadas por las dependencias competentes del gobierno y no a determinarlas.-

La concepción general es sumamente interesante se trata de un

dispositivo de ejecución de sus políticas que, conforme lo determinado por las mismas, posibilitaría al estado provincial dar los pasos necesarios en el terreno comercial desde los primeros estudios y contactos en funcion de mercados, hasta el establecimiento de la vinculacion comercial propiamente dicha a traves de la realización de negocios.-

Esta empresa aparece con la finalidad, expresada por el propio gobernador a los empresarios, de suplir aquellos aspectos necesarios de la actividad que no puedan ser llevados a cabo por el sector privado y no con la de competir con este. Asimismo se plantea la posibilidad de realizar acciones en conjunto con el sector privado.-

El corto tiempo de funcionamiento de esta empresa no permite hasta el presente evaluar la actividad realizada por la misma, de hecho y en lo tocante al objeto de esta investigacion, no se constituyó, en el periodo en estudio, como un factor relevante en relación a la operatoria concreta del canal bajo relevamiento.-

Es posible que esta sociedad estatal provincial aparezca necesitada de un estudio específico tendiente a determinar las mejoras que sean susceptibles de efectuarse en el trazado de sus objetivos generales, del perfil definitivo, de su estructura empresaria y de sus planes de corto y mediano plazo.-

Mas alla de esto lo cierto es que no se observan acciones destacadas en orden a la promocion comercial, en el periodo en análisis, este es uno de los principales deficit de la politica y debiera ser corregido en el futuro.-

Los beneficios que se persiguen a traves de la procura del establecimiento del canal comercial de que se trata no son inmediatos.-

El objetivo básico consiste en que a traves del mismo se obtenga presencia en nuevos mercados. Esto a su vez significara la realización de mas negocios. Negocios que de no existir el canal comercial no se hubieran realizado. Esto, en tanto no se descuiden los mercados tradicionales, deberá producir, naturalmente, un aumento de las exportaciones, lo que a su vez producirá un aumento en la producción y un beneficio económico general para la región.-

Partiendo de esto puede también senalarse que es difícil pensar que acciones u operaciones aisladas puedan, por si y en si mismas, producir un beneficio general, mas alla del margen de ganancia particular que pueda obtener quien la realiza y aun esto último en estos años ha dependido de la existencia del reembolso establecido por la resolucion 906/83.-

El beneficio general que producen las operaciones aisladas es el acumulativo en funcion de servir a la concreción del proyecto todo en cuanto se mantenga, coherente y sostenidamente, en ejecucion el mismo.-

Es por eso que puede decirse que el informe de lo sucedido en estos años puede arrojar un resultado positivo o negativo conforme se sustente o no el proyecto de apertura hacia los mercados del Pacífico. Si se sustenta, el informe es positivo porque se han verificado avances, si en definitiva, implícita o explícitamente, se abandona el proyecto, podria juzgarse como negativo. en tanto se han invertido sumas de dinero y esfuerzos en aumentar un tráfico que librado a su

propia dinámica y a estar a las manifestaciones y experiencias de quienes han comercializado por esta vía, volverá a descender.-

Si el objetivo final es la obtención de mercados, es difícil pensar que el proyecto pueda ser viabilizado sin una política de captación de mercados que aparezca encabezada por acciones de promoción comercial. En esto debe haber, sobretudo en su etapa inicial, una acción estatal específica, definida, coherente y sostenida. Es impensable que una acción de estas características este inicialmente en condiciones de ser llevada a cabo por los productores y exportadores del NOA por si solos.-

Por último cabe también anotar aquí que el problema de la continuidad de las políticas, insistentemente aparece vinculado al problema de la captación de mercados en cuanto se pretenda, mas allá de la realización de negocios aislados, el establecimiento de vinculaciones comerciales permanentes.-

Esta cuestión no solo se verifica en cuanto a que la discontinuidad en una relación establecida produce efectos deletéreos, en función de futuras vinculaciones, sino que, en la experiencia de algunos exportadores la posibilidad de su verificación es fuente de planteos previos y preocupación, por parte de los compradores, lo que solo podrá evitarse en la medida en que se acumulen antecedentes que hagan posible el señalamiento de una política sostenida.-

ASPECTOS COMERCIALES QUE DEBEN SER CONSIDERADOS

El tráfico del ramal tuvo un momento sumamente interesante al culminar el periodo en estudio, sin embargo no es posible sostener que

estamos frente a una tendencia consolidada.-

La diferencia tarifaria promedio entre transportar a Buenos Aires o a Antofagasta es notablemente favorable a la primera de estas opciones. La diferencia de costos portuarios no alcanza a compensar minimamente este factor.-

La carga a granel soporta tarifas en la vía a Socompa que se encuentran alrededor de los 11 dolares para el tramo argentino y 26 dolares para el tramo chileno, esta última incluido el IVA que asciende al 20%, en consecuencia se alcanza un total de 37 dolares. Ultimamente se puso en vigencia para el tramo chileno un regimen tarifario que favorece embarques masivos otorgando una rebaja en estos casos, con el mismo se tienen alrededor de 11 dolares para el tramo argentino y de 18,73 dolares para el tramo chileno incluyendo el IVA. Estas últimas cifras arrojan un total de 29 dolares.-

La tarifa a Buenos Aires depende para su expresión en dólares de la variación en la relacion de cambio y la moneda argentina, pero puede ser estimada en un promedio de 22 dolares. La tarifa a Rosario puede estimarse entre los 16 y los 19,80 dolares.-

En cuanto a la diferencia, en favor del puerto de Antofagasta respecto de los fletes marítimos para cereales, tanto respecto de México, como de Japón, partiendo de lo que se ha venido verificando en estos años, dificilmente pueda estimarse como sobrepasando, en operaciones realizadas en condiciones ventajosas, los 7 ds./ton.-

Sin perjuicio que puedan obtenerse reducciones de los costos de traslado al puerto de Antofagasta a traves de negociaciones que lleven

a Chile a eliminar el IVA o incluso a otorgar beneficios al respecto o que puedan lograrse acuerdos con las empresas ferroviarias de ese país a los efectos de lograr que profundizen su reciente rebaja de tarifas, la rebaja sustancial de los costos de traslado a puerto hasta lograr la equiparación o en su caso una eventual ventaja a favor de Antofagasta, depende para su efectivización sobre bases genuinas, de un incremento en el tráfico del ramal que permita un mejor aprovechamiento de las economías de escala. Esto significa sostener que una reducción sustancial de estos costos puede no ser un presupuesto inicial de la concreción del canal comercial sino un elemento que funcionando éste contribuirá a su eficiencia.-

No obstante esto debe señalarse que otros proyectos que también cuentan con la utilización del ramal C-14 podrían, en caso de progresarse en los sentidos que indican aumentar el tráfico al punto de permitir dicho aprovechamiento de las economías de escala. Así cabe citar el proyecto de integración NOA-NOCH preparado por GEICOS-INTAL y el proyecto de corredor Atlántico-Pacífico preparado por la oficina de cooperación técnica Argentino-Alemana, los cuales se encuentran aun en etapas de estudio y sin que el grado de avance alcanzado permita aun efectuar predicciones mínimas sobre su posible ejecución futura.-

Por aparte de los costos detallados, en la perspectiva del exportador el uso de la vía en estudio representa problemas que no se tienen en el uso de la vía de los puertos alternativos argentinos.-

Es un hecho que subsisten problemas de suplencia de vagones fuera de los transportes masivos.-

A esto se añade que las posibles interrupciones en el servicio por razones climáticas hacen difícil calcular con precisión el tiempo de operación de transporte. Algunos exportadores añaden a esto que los problemas de comunicaciones dificultan, estando la operación en curso, tener un conocimiento preciso sobre la marcha de la misma.-

Asimismo las dificultades propias de la utilización de esta vía de salida frente a las facilidades del ya solidamente establecido a Buenos Aires llevan a los exportadores a preferir utilizar esta última salvo que la diferencia en la operación sea apreciable. Conversaciones con los exportadores llevan a citar dicha diferencia en un mínimo que podría aproximarse a los 10 dólares /tm.-

En tal sentido es menester apuntar que sin perjuicio que la atención del ramal haya mejorado en el período en estudio y ofrezca perspectivas de mejorar aun mas en el futuro, es un hecho la subsistencia de problemas en esta vía que hacen mas previsible y menos problemático el uso de las vías alternativas y por otra parte un cambio en la visual del exportador, que es quien en definitiva efectúa la adopción en cada operación concreta por lo que por su perspectiva reviste importancia, requerirá que la regularidad operativa del ramal se verifique durante un tiempo minimamente prolongado hasta poder concluir en que el comportamiento de esta variable alcanza condiciones aceptables y previsibilidad suficiente.-

En estas condiciones y hasta tanto la vía no se consolide es fácil prever que la no renovación de la resolución 906/83 tendrá gravísimos efectos sobre la continuidad del tráfico. Puede tambien verse que parece difícil discutir la renovación de la Res. 906/83 sin discutir la

continuidad misma del proyecto de salida a los mercados del pacifico.-

ASPECTOS DEL TRANSPORTE

La actividad ferroviaria ha sido satisfactoria en cuanto a los grandes volúmenes. La mayor actividad en el ramal ha sido seguida por una mayor suplencia del mismo y una buena atención a sus requerimientos de mantenimiento.-

Pero es un hecho que las exportaciones de escaso volumen no encuentran en todos los casos asegurada la provisión de vagones. La tendencia del transportista no es la de favorecer las operaciones pequeñas y es notable en tal sentido que las ventajas que se vienen proporcionando tienden a la consolidación de la carga por tren completo.-

De hecho existe un transporte regular para cargas chicas en cuanto normalmente corren un tren de carga general. Sin embargo la presión de la demanda sobre este tren y el hecho de que el ferrocarril priorite las operaciones con trenes en bloque sobre el tren de carga general justifica afirmar que el requerimiento de transporte para cargas reducidas suele encontrar dificultades de suplencia.-

La solución a la dificultad del envío de cargas de volúmenes reducidos podría hallarse lógicamente en dos puntos 1) en el incremento de las disponibilidades de trenes de carga general y 2) en la concentración de este tipo de cargas de modo de aprovechar el envío de trenes en bloque. De ambos tipos de soluciones la segunda parece responder a una tendencia generalizada y según los transportistas genera una diferencia apreciable.-

No obstante ello, la primera de estas alternativas podría vializarse por una mayor provisión de vagones determinada por los proyectos de las provincias del Norte Grande de contar con vagones para su uso, segun un acuerdo con Ferrocarriles Argentinos y dentro del regimen de vagones particulares.-

Respecto a concentrar cargas para a aprovechar las ventajas del tren completo se ha pensado, por una parte, en la asociación de quienes normalmente realizan envios de cargas. De este modo los usuarios pueden negociar conjuntamente los fletes y la provisión de vagones aprovechando las ventajas que el transportista esta dispuesto a otorgar a las cargas masivas.-

La respuesta asociacional al problema de la necesidad concentrar cargas a los efectos de facilitar la operación de transporte parece no ser idonea a nivel de productores si la asociación se establece a ese solo efecto. De hecho las empresas no acostumbran comunicarse previamente sus negocios. Incluso la negociación conjunta de fletes ya sea marítimos o ferroviarios es mas comun a las empresas de gran envergadura que cuentan con una habitualidad anual de cargas y con la posibilidad de programar por anticipado sus envios que a las pequeñas empresas.-

Debe tenerse en cuenta que esto si puede ser llevado a cabo por empresas de servicios que tomen un tren completo y luego lo completen a traves de cargas parciales que reciban de sus clientes. A la necesidad de desarrollar empresas de servicios se hace referencia en el punto siguiente.-

Otro punto importante que debe analizarse al respecto es la creación de centrales de consolidación de cargas en puntos geográficos dados. Estos puntos deben determinarse en función de la densidad de productos exportables del mismo tipo y requerirían instalaciones al efecto, dependiendo del tipo de productos puede tratarse de elevadores, de silos u otras instalaciones especiales. Sin duda este tipo de propuesta requiere un análisis que distinga la posibilidad de instrumentación de acuerdo al producto de que se trate, cabe hacer notar por ejemplo que en el rubro maquinarias la consolidación es difícil, mientras que en el caso del poroto la necesidad de viabilizar este tipo de proyectos no es tan notoria en cuanto de hecho se da que en los puntos de carga de este producto en la provincia no son numerosos. Entre ambos extremos las operaciones de soja parecen requerir se atienda especialmente a este aspecto.-



LA NECESIDAD DE CONTAR CON OPERADORES DE SERVICIOS

Un importante requerimiento del canal comercial aparece constituido por la necesidad de contar con operadores de servicios para las exportaciones.-

Debe tenerse en cuenta la complejidad de los servicios propios de las operaciones de exportación lo que lleva a que sea habitual de las empresas de exportación el contar con su propia red. De este modo un problema importante lo constituyen desarrollar en la región empresas de servicios para la exportación que tengan como finalidad atender a las cuestiones de transporte, carga, desacarga, guinchaje, consolidación, etc.-

La necesidad de que estas empresas cuenten con la capacidad operativa suficiente para el manejo de volúmenes de importancia hace pensar en la necesidad de recurrir a consorcios u otras formas de asociación entre empresas.-

Por otra parte el aprovechamiento de las posibilidades de acción conjunta de los factores situados en ambos extremos del corredor lleva a pensar en la conveniencia de organizar empresas binacionales para la exportación.-

De cualquier modo la importancia que este factor reviste, en orden a alentar y facilitar las exportaciones por la vía de que se trata, hace aconsejable que el estado provincial desarrolle acciones tendientes a favorecer emprendimientos en este sentido.-

Asimismo este podría tomar acción directa a través de la firma PROESA por cuanto en el estatuto de la misma aparecen contempladas actividades vinculadas con esto.-

ASPECTOS DE LA NORMATIVA CHILENA

Un elemento que permanentemente ha traído a colación como produciendo un aumento en los costos que debiera procurar eliminarse es el impuesto que Chile aplica sobre el transporte por su territorio de mercaderías en tránsito para su exportación a terceros países.-

El problema consiste en que Chile aplica el Impuesto al Valor Agregado sobre el flete correspondiente al transporte de las mercaderías dentro de los límites del territorio, sin excluir de las operaciones sujetas a dicho gravamen a las provenientes de la República Argentina y destinadas a su exportación a mercados de terceros estados. Se han intentado respecto gestiones por parte, entre otros, del propio G.E.I.C.O.S., incluyendo una nota de éste en la que particulariza en aspectos de la doctrina tributaria que hacen dudosa la pertinencia de la aplicación del impuesto. El argumento que se estima como mas claro apunta a que, en la especie, se verifica una exportación de servicios básicamente en cuanto se presta a residentes extranjeros sobre mercaderías provenientes y destinadas al extranjero. Esto incluso haría a estas operaciones, susceptibles de ser comprendidas en el regimen de promoción de exportaciones chileno.-

Este problema sin duda debe formar parte del temario de las negociaciones a analizar con las autoridades chilenas a los efectos de incrementar las posibilidades de utilización del canal comercial de que se trata.-

Por otra parte y en el marco de campañas para la eliminación de plagas, Chile desarrolló unas normativas de prevención a través de las resoluciones SAG 985/86 y 139/86 con marco en el decreto ley 3557/80.

Lo que interesa a este estudio la es que la citada normativa fija plazos de permanencia a los vegetales en tránsito por el territorio chileno.-

Esto aparecio como susceptible de crear graves complicaciones, sobre todo en los embarques de mayor volumen en los cuales el plazo requerido para completar los envios de la mercaderia a puerto no pudiese encuadrar dentro del plazo máximo fijado por las citadas resoluciones.-

La experiencia de estos años señala que, en los hechos, el manejo por las autoridades chilenas de la normativa fitosanitaria, fue flexible y no determinó mayores problemas.-

De hecho dichas autoridades permitieron que se tratasen los embarques en particular, adecuando los tiempos de modo de no entorpecerlos pero no es menos cierto que la vigencia de esta normativa, mas alla de la flexibilidad de hecho, crea una zona de imprevisibilidad para el funcionamiento regular de via de transporte.-

ASPECTOS DE LA RELACION BILATERAL CON CHILE

Los problemas tratados en el punto anterior, que son de los mas insistentemente señalados como necesitados de solución introducen a otra cuestion capital.-

El hecho de que el corredor al que pertenece el ramal C.14 aparezca bajo la jurisdicción de dos estados nacionales hace aparecer,

a las relaciones entre estos, como un factor de importancia en orden a determinar el marco general dentro del cual se desenvuelven las actividades relativas al mismo.-

Como hemos visto, hay ademas aspectos particulares que requieren en lo inmediato trato a nivel gubernamental por ambos estados.-

En el periodo en estudio, los altibajos en las relaciones entre Argentina y Chile que han sido consecuencia de las disputas fronterizas entre ambos estados, han dado paso a una etapa de normalización a partir del acuerdo logrado en torno a la cuestion del canal de Beagle.-

Esto posibilita la celebración de acuerdos de complementación económica y de integración física con el objeto de fijar pautas normativas que proporcionen un marco previsible para el desarrollo de emprendimientos con dicha finalidad, a la vez que allanen dificultades que han venido entorpeciéndolos.-

Durante el periodo en estudio se produjeron la firma y ratificación del Tratado de Paz y Amistad de 1984.-

Dicho tratado instituye a los fines del desarrollo de la cooperación económica una Comisión Binacional que en lo atinente al objeto de esta investigación tiene a su cargo desarrollar iniciativas en lo relativo a enlaces terrestres, puertos, zonas francas, transporte terrestre, aeronavegación y explotación de recursos naturales.-

En orden a completar el marco normativo tambien debe señalarse que tambien el tratado de Montevideo de 1980 contiene en su articulo 11

como figura a tener en cuenta a estos fines, la de los acuerdos de alcance parcial que pueden tener como finalidad " el máximo aprovechamiento de los factores de producción, estimular la complementación económica ..., facilitar la concurrencia de los productos al mercado internacional e impulsar el desarrollo equilibrado de los países miembros ".-

De hecho han sido dados ya pasos concretos, específicamente en lo tocante a este estudio debe citarse la reunion del Comité Binacional Argentino - Chileno de Cooperación Económica e Integración Física de abril de 1986 en el cual se convino en cooperar para el desarrollo del ferrocarril Salta - Antofagasta y en la cuestión de los pasos trasandinos, incluyendo la simplificación de las formalidades requeridas para el transporte en estos casos.-

La necesidad de que se establezcan pautas, ~~que~~ que proporcionen los factores económicos, un marco previsible para el desarrollo de sus actividades, aparece puntualizada desde todos los sectores con intereses en el canal comercial.-

Estas pautas en buena medida dependen de entendimientos a nivel gubernamental en Argentina y Chile.-

Este entendimiento es requerido ya en función de la generación de un marco normativo para una amplia cooperación económica e integración física ya en función de acuerdos puntuales sobre problemas específicos del canal en estudio.-

Parece ser evidente que la actividad tendiente a acordar con

Chile el tratamiento de ciertos aspectos como la normativa impositiva y fitosanitaria es de gran necesidad.-

Es interesante destacar que las mercaderías provenientes de Bolivia obtienen un tratamiento en Chile mas ventajoso que el otorgado a las mercaderías Argentinas en función precisamente de entendimientos entre ambos estados.-

Debe tenerse en cuenta a este respecto Chile ha venido manifestando interes en consolidar el puerto de Antofagasta. El estudio realizado en 1980 por el Instituto de Planeación Económica que, a partir de una comparación de costos, probó ventajas para la región en el uso de los puertos del Pacifico sobre los del Atlántico, dio nuevo impulso a dicho interes que aparecio consolidado por el trabajo del Instituto para la Integracion de America Latina en torno a las posibilidades de Antofagasta como un puerto regional sudamericano. Asi Chile encarga a una firma consultora noruega en 1983 un estudio sobre las rutas de transporte entre la region del Capricornio Andino Chile - Argentina - Paraguay - Bolivia, en el éste, y los puertos del Pacífico. Paralelamente en Argentina se impulsaban estudios de factibilidad sobre distintas rutas trasandinas. En reuniones sobre cuestiones geoeconómicas realizados en Capiapo, Chile, noviembre de 1984 y Cordoba, Argentina, junio de 1985 se revisarían las conclusiones de varias de estas investigaciones.-

A partir de 1983 en que se realiza un encuentro en Mendoza los gobiernos de Argentina y Chile han venido discutiendo problemas vinculados con el transporte terrestre, existiendo un acuerdo básico sobre la necesidad de desarrollar rutas trasandinas.-

Resulta interesante señalar que G.E.I.C.O.S. - INTAL incluyen en un trabajo conjunto una propuesta de creación, en el marco de la Comisión Binacional prevista por el Tratado de Paz y Amistad de 1984, de una Subcomisión Regional que persiguiría distintos objetivos con la finalidad básica de desarrollar un area de integración.-

A estos efectos se procuraría la intensificación de las vinculaciones, el abastecimiento binacional regional, el desarrollo industrial, etc.. Como un objetivo propuesto de interes específico a esta investigación cabe destacar a " la utilización mutua de la infraestructura física general y del transporte y las comunicaciones en particular, de modo de facilitar la vinculación entre la región vecina y el resto del mundo ".-

Entre las actividades que desarrollaría esta Subcomisión Binacional se contarían la realización de estudios, la obtención de asistencia técnica para la cooperación económica, la capacitación y movilización de recursos para proyectos de interes conjunto, coordinación con entidades públicas y privadas, recomendación de mecanismos de coordinación a entidades nacionales, expresar los intereses regionales ante organismos públicos y privados, promoción de constitución de empresas binacionales de producción, comercialización y servicios (creación de consorcios, cooperativas u otros), proponer y promover la adopción de medidas tendientes a facilitar la cooperación binacional en materia de transporte, tránsito, etc. y al desarrollo de la infraestructura vial, portuaria, aérea y ferroviaria en la región ..., proponer y promover una adecuada coordinación binacional en materias de servicios y expresar, en todos los casos, a las autoridades nacionales y regionales que la aplicación legal o administrativa de

alguna medida que pueda entorpecer los propositos e instrumentos de la cooperación económica binacional proyectada, estimándose que la propia subcomisión podria avocarse a buscar fórmulas, aunar criterios para resolver el asunto.-

En cuanto a la integración de esta subcomisión se estima que, dada su naturaleza, intergubernamental y dependiente de la Comisión Binacional, debería integrarse con los miembros que esta le designe, funcionar en la región y contar con representación de entidades intermediarias.-

Se estima ademas que serviria como marco coordinados de los organismos públicos de la región.-

Otro avance lo constituiria la instalación de un Comité de Frontera, de lo cual hay un antecedente en el caso de Caracoles - Las Cuevas.-

Mas alla de la viabilidad de estas propuestas y de sus posibilidades de implementación, en el plazo que requieran, es un hecho que los problemas operativos de transporte, de comunicaciones, de tarifas de comercio y de servicio requieren dialogo bilateral fluido y continuado y en consecuencia es urgente e imperativo avanzar sobre el punto.-

La característica binacional que es propia y determinante a este corredor lleva a concluir que su consolidación haria necesario que la cooperación con Chile incluyera una instancia de contacto permanente que permita el intercambio fluido de información y la complementación de las tareas que se van realizando en la medida en que ésta sea necesaria.-

ASPECTOS VINCULADOS CON LA RESOLUCION 906/83

El reembolso previsto por la resolucion 906/83 ha sido efectivizado regularmente.-

Se ha procedido a realizar una estimación de las sumas producidas por la exportación de mercaderias comprendidas en la resolucion M.E. 906/83 a traves de los datos que fue posible obtener en la Aduana de Salta.-

En lo tocante al año 1985 y respecto al opertativo de transporte de soja con destino a Mejico el ferrocarril transporto 20.937 toneladas de las cuales 17.880 se despacharon por la Aduana mencionada por un valor FOB de 3.610.240 dolares. El monto total de los embarques mencionados puede estimarse en 4.215.526 dolares.-

Asimismo en ese año se exportaron porotos por un valor estimado de 3.045.987 dolares, lo cual lleva a calcular que el monto total exportado tanto a traves de la Aduana de Salta como por las demas comprendidas por la resolucion 906/83 M.E., en este tipo de productos en el año es aproximadamente 7.261.513 dolares.-

En 1986 los operativos masivos principales para exportación de porotos a Mejico que se mencionan en el capitulo referido al transporte ferroviario producen el despacho por la Aduana de Salta de 44.876.88 toneladas por un valor FOB de 19.037.601 dolares estadounidenses, otras exportaciones que se realizan a Mejico, Nicaragua y paises del ultramar a traves de la Aduana de Salta y de otras comprendidas en la resolución llevan a estimar el total del monto exportado en 34.059.306 dolares.-

El total de lo exportado en estas mercaderias para el período en estudio asciende asi a 41.320.800 dolares.-

Conforme lo que antecede es posible estimar los montos desembolsados en funcion del pago del reintegro previsto por la resolucion 906/83 en aproximadamente 4.132.080 dolares.-

El intento de desarrollar el canal en estudio se encuentra en pleno curso, se ha avanzado pero no se lo ha consolidado. No se han desarrollado la totalidad de las politicas prescriptas que en algun caso, Vg. la creación de una instancia de coordinación o avance en las negociaciones con Chile, son imprescindibles.-

En tanto en el actual estadio la no renovacion de la resolución 906/83 M.E. afectaria seriamente el tráfico, su resultante podria constituirse en un serio retroceso en las politicas del desarrollo del canal anulando los resultados del esfuerzo realizado, configurando un supuesto de incoherencia en funcion de las mismas y de contradicción respecto a las politicas general las cuales deben sujetarse a esta politica especifica.-

El desarrollo del canal en estudio es coherente a los grandes lineamientos de la politica de exportaciones del Estado Argentino que vienen siendo reiterada y consecuentemente enunciados en los años precedentes, asi como a los tambien reiteradamente sustentados lineamientos de la politica general de desarrollo regional.-

Asi, los objetivos de impulsar la recuperacion y el logro de nuevos mercados, de mejorar las condiciones de acceso, a los beneficios del comercio exterior, de las economias regionales, de utilizar los

mecanismos de promoción teniendo en consideración especialmente la gravitación regional de los productos, de procurar la utilización de las aduanas mas cercanas a las zonas de producción, de procurar la utilización de vías de transporte no habituales, de impulsar la integración y la cooperación con los países latinoamericanos, etc..-

Una política específica presupone la definición de una serie de objetivos particulares en concordancia con los objetivos de la política general, luego el trazado de un plan de acción para el logro de tales objetivos, por fin la ejecución de las acciones planificadas. Si dichas acciones no son puestas en ejecución total o parcialmente, no parece que lo propio sea, de no alcanzarse los objetivos, predicar que la política no tuvo éxito, sino que la política no fue total o parcialmente implementada.-

Los estímulos, en forma de subsidios, reembolsos, facilidades, etc. son una herramienta legitima de la política estatal en general y de la política económica en particular. En un regimen capitalista, tomando esta expresión en su mas amplia denotación, el estado requiere, para la efectividad de sus políticas, no solo de la movilización de sus propios recursos, sino de inducir al capital y el esfuerzo privados a canalizarse en determinados sentidos.-

Esta fuera de cualquier discusión que la situación económica que viene siendo propia a la República Argentina impone dotar de cierta eficacia a las inversiones. Esto implica una cierta planificación, al menos de las directrices generales de los modelos de desarrollo buscados en las distintas regiones y areas de la actividad y una ejecución de dicha planificación con un mínimo de coherencia y estabilidad.-

Los mas elementales análisis del comportamiento del capital nos llevan rapidamente a coincidir en que una mínima previsibilidad en el comportamiento de las variables de aplicación al análisis de las inversiones, es necesaria a los fines de favorecer su aplicación al objeto que se persiga. Esta condición, por lo demas, es mas significativa conforme mayores sean las demandas de capital y mas lenta sea, como en el caso de las inversiones de infraestructura, la velocidad de recuperación de la inversión.-

Por el contrario, mientras mas errática sea la fijación de políticas o frecuentes sus discontinuidades, mas imprevisibles seran los marcos y las pautas propuestas a la inversión y mas difícil en consecuencia, la obtención de la aplicación del capital al sentido deseado.-

Siendo absolutamente instrumental el estímulo no puede discutirse sino en relacion a la política en función de la cual fue establecido.-

Una política, respecto a un area o región determinada puede ser relacionada con los objetivos y planes generales del Estado para analizar su funcionalidad o disfuncionalidad con estos. Lo tecnicamente correcto, en cambio, con respecto a un instrumento específico de una politica, como es el caso de un estímulo determinado, sera analizar su funcionalidad o disfuncionalidad, su caracter de medio idoneo o su carencia en tal sentido, con respecto a la política particular a la cual resulta instrumental.-

El tiempo durante el cual sera menester mantener un estímulo en vigencia no depende principalmente de elementos que sean intrínsecos a

éste. La respuesta debe comenzar por buscarse en la política en función de la cual se ha establecido. La magnitud de las tareas que deben llevarse a cabo para cumplimentar los objetivos perseguidos, el tiempo que demanden los mismos y el grado de de efectivización de las demas medidas previstas por la política, son elementos que determinaran principalmente a la necesidad de prolongar en mayor o menor medida la vigencia del estímulo de que se trate.-

De pasarse por alto estos presupuestos técnicos pueden producirse efectos notablemente indeseados en situaciones en que la incompleta implementación de aquellos instrumentos distintos del estímulo, lleve a que la prematura supresión de éste produzca un retroceso, cuando no una paralización de la politica toda, respecto a la cuestion de que se trate. Y esto sera peor aun si el debate previa a dicha supresión soslaya las cuestiones atinentes a dichaz política y se centra impropriamente en el aspecto aislado y parcial del estímulo.-

La promoción de la utilización del ramal C.14 aparece como funcional a los lineamientos básicos de las políticas nacionales referidas a la promoción de exportaciones y desarrollo regional. Si esto es cierto, la cesación de dicho apoyo en apariencia configuraria una contradicción flagrante con dichos postulados.-

El punto en que se justificaría la desaparición del regimen estatuido por la resolución 906/83 es aquel en el cual se encuentren en un nivel mínimamente satisfactorio, cumplidos los objetivos siguientes: nivel de tráfico suficiente para permitir que la economía de escala en los transportes permita reducir los fletes, vigencia de los acuerdos necesarios entre Argentina y Chile a los efectos la desaparición de factores susceptibles de encarecer el transporte ej.: IVA, de

dificultar el tráfico ej: cuestion de las reglamentaciones fitosanitarias, a la vez que de establecer pautas previsibles para los distintos aspectos de las operaciones; y el despliegue de una adecuada política de promoción comercial a todo lo cual debiera añadirse el funcionamiento satisfactorio de los servicios necesarios a las exportaciones.-

IX.- SINTESIS FINAL

En definitiva hubo en el periodo en estudio un gran progreso que principalmente es verificable a traves de los siguientes puntos:

- 1.- Aumento el tráfico del ramal en modo importante.
- 2.- Dicho aumento lo fue en función de las mercaderias promocionadas lo que es coherente con los objetivos del estímulo. La producción de éstas, por lo demás, ha ido creciendo de modo sostenido.
- 3.- Se incrementó el servicio y se efectuaron mejoras en el transporte ferroviario y en su infraestructura correspondiente.
- 4.- Se incrementó y se continua incrementando el numero de silos y lugares de acopio.
- 5.- Se incrementó de manera altamente significativa la salida de cargas argentinas por el puerto de Antofagasta.
- 6.- Han surgido algunas ideas nuevas en materia de comercio exterior en la Provincia de Salta cuya evolución debiera seguirse.
- 7.- Se obtuvieron negocios en un mercado, el mejicano, que no es tradicional a las exportaciones salteñas.

Al mismo tiempo no hay indicios de que se haya consolidado el canal comercial, en primer término porque no ha alcanzado aun el nivel de tráfico mínimo suficiente y en segundo término porque no se han resuelto problemas que obstan a ello, tanto en los costos como en

cuanto a mejoras necesarias en la infraestructura, así como de un marco general previsible en el plano político y normativo.-

CURSOS DE ACCION

CONSIDERACIONES GENERALES

La actitud seguida por el gobierno provincial en el sentido de instar permanentemente ante el gobierno nacional la adopción de medidas necesarias a los fines del desarrollo de la vía en la que se halla interesado, proponiendo asimismo acciones conjuntas debe ser mantenida.-

A estos fines, el gobierno provincial debiera seguir los análisis ya realizados en función de un desarrollo progresivo y racional de la vía citada, a los fines de prioritar correctamente las acciones cuya instancia acentúa.- //

Algunos aspectos del tema en tratamiento, aparecen desde la perspectiva provincial necesitadas de una mayor descentralización y federalización tanto en el plano decisonal como administrativo. Como es sabido este no es un problema específico a las cuestiones sobre las que aquí se informa sino de características notablemente generalizadas a partir de la percepción según la cual una progresiva centralización a expensas de la organización federal originariamente propia del Estado Argentino aparece determinando aspectos sumamente disfuncionales al desarrollo regional.- }

La lejanía y falta de contacto directo entre el funcionario metropolitano y el factor ubicado en la provincia produce dificultades en ambos sentidos de la relación. Por una parte el productor, el exportador y hasta el funcionario de determinado nivel, en la provincia esta impedido de mantener contacto fluido y permanente con quienes aparecen decidiendo y debiendo resolver no solo aspectos generales, sino en algunos casos aspectos cotidianos de su actividad, por otra parte el funcionario esta privado de un contacto directo y permanente sobre las particularidades regionales de temas sometidos a su acción.-

Puede decirse entonces como observación general que si a la falta de contacto directo de los funcionarios, se le agrega la diversidad impuesta por la centralización, aun contando estos con la mayor idoneidad y competencia, sus posibilidades de no cumplir cabalmente con las necesidades de servicio impuestas a la organización a la que pertenecen, de incurrir en supuestos de falibilidad o de adoptar cursos de acción en desconocimiento del valor decisional correcto de la totalidad de las variables implicadas, es mayor.-

Otro elemento que al respecto se señala aparece constituido por la hipótesis de que el modelo de desarrollo del estado Argentino centralizado en la explotación preeminente de la Pampa Húmeda y la misma consolidación del centralismo dentro de su marco, hayan producido en algunos sectores de la Administración Central, una serie de perspectivas y pautas analíticas y decisionales que hoy resultan disfuncionales para los proyectos de desarrollo regional.-

El análisis y propuesta de solución de esta problemática no forma parte del presente y se encuentran en plena ejecución tareas en tal sentido. No obstante ello es conveniente resaltar la importancia que es

conveniente imprimir a la tarea parlamentaria a nivel del Congreso Nacional.-

La representación pactada en la Constitución Nacional a favor de las provincias y de los representantes de los administrados residentes de éstas, precisamente persigue la recepción por la Nación de las necesidades y requerimientos particulares de los mismos.-

Es menester en consecuencia que tanto Salta como las restantes provincias de su región mantengan a sus legisladores en disposición de información permanente y suficiente a los efectos de que éstos persigan el sostenimiento de sus políticas regionales de desarrollo y de las medidas necesarias a estos fines, tanto en las comunicaciones propias de la relación entre el Congreso Nacional y el Poder Ejecutivo, como así también otorgando normativa legal a aquellas pautas de regulación que por las características jurídicas de sus substancia lo permitan.-

ACCIONES RECOMENDADAS



Por ende se hace necesario básicamente:

1.- Que la provincia de Salta mantenga y aun fortalezca el nivel de vigor con el que viene instando ante las autoridades nacionales la adopción de las medidas necesarias para la definitiva consolidación de la vía en estudio.-

Ello sin perjuicio de profundizar en las políticas tendientes al logro de una mayor descentralización y federalización decisoria y

administrativa en el marco de las acciones en curso en tal sentido.

2.- Dicha instancia ante los poderes públicos nacionales deberá efectuarse poniendo énfasis en cuidar que las medidas requeridas sean los que se correspondan con un desenvolvimiento ordenado del proceso de desarrollo en curso y ajustados a las tiempos del mismo.

En el inmediato plazo se sugiere centrar los aludidos requerimientos sobre los siguientes puntos principales:

a) La creación de una instancia de coordinación, planificación y seguimiento permanente de acciones vinculadas al desarrollo del eje de transporte y cañal comercial en tratamiento, con participación de los organismos nacionales y provinciales con competencia en la cuestión.

Entendemos que la puesta en vigor de una instancia de estas características es un medio indispensable para dotar al desarrollo de la vía de coherencia y continuidad.

b) La ampliación, al menos por otro periodo similar, del término de vigencia de la resolución 906/83 del Ministerio de Economía de la Nación.

En las actuales condiciones la no renovación del reembolso normado por esta resolución producirá una merma en el tráfico susceptible de redundar en una reversion de los adelantos alcanzados. No hay elementos que permitan concluir, por otra parte, que las mejoras que es necesario introducir en la vía para permitir la supresión del estímulo vayan a estos implementados antes de la verificación de un periodo de vigencia

de este similar al que se aproxima a su finalización.

c) El desarrollo de negociaciones con Chile específicas en relación a problemas del ramal en estudio.-

En el caso de éstas, asimismo, debera abordarse en el plazo mas breve posible la corrección de los aspectos vinculados con el cobro del IVA a los fletes chilenos y las disposiciones fitosanitarias mas arriba comentadas.

d) La inclusión en las actividades de promocion comercial de acciones especificas tendientes al desarrollo de mercados suceptibles de ser suplidos por la via en estudio.

e) La continuidad en la suplencia y mejoras de infraestructura del ramal por parte de Ferrocarriles Argentinos.

3.- Que los legisladores nacionales de la provincia de Salta incrementen su actividad parlamentaria en funcion de la creación de los marcos necesarios al canal en estudio.

4.- Que la Provincia de Salta, en el marco de un movimiento creciente hacia un mayor protagonismo de las provincias en la gestión del comercio exterior profundice sus acciones de investigación y promoción en funcion de nuevos mercados, poniendo mayor énfasis en el desarrollo del canal en estudio.

5.- Que la provincia ~~de~~ avance en sus estudios en orden a contar con vagones para su uso conjunto con otras provincias del Norte Grande Argentino, por el regimen de vagones particulares.

6.- Que la Provincia de Salta impulse los proyectos tendientes a la instalacion de plantas concentradoras de cargas.

7.- Asimismo se hace necesario desarrollar acciones tendientes a favorecer el establecimiento de operadores de servicios multimodales.